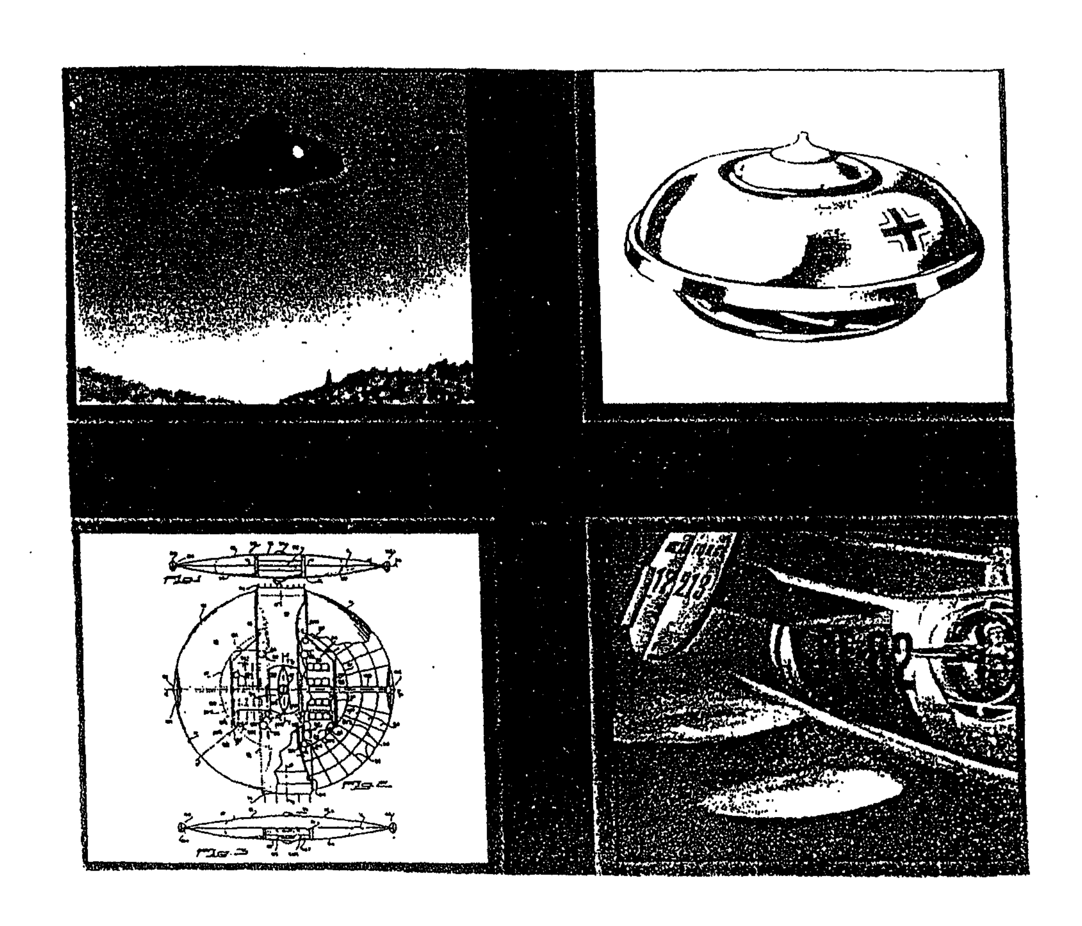
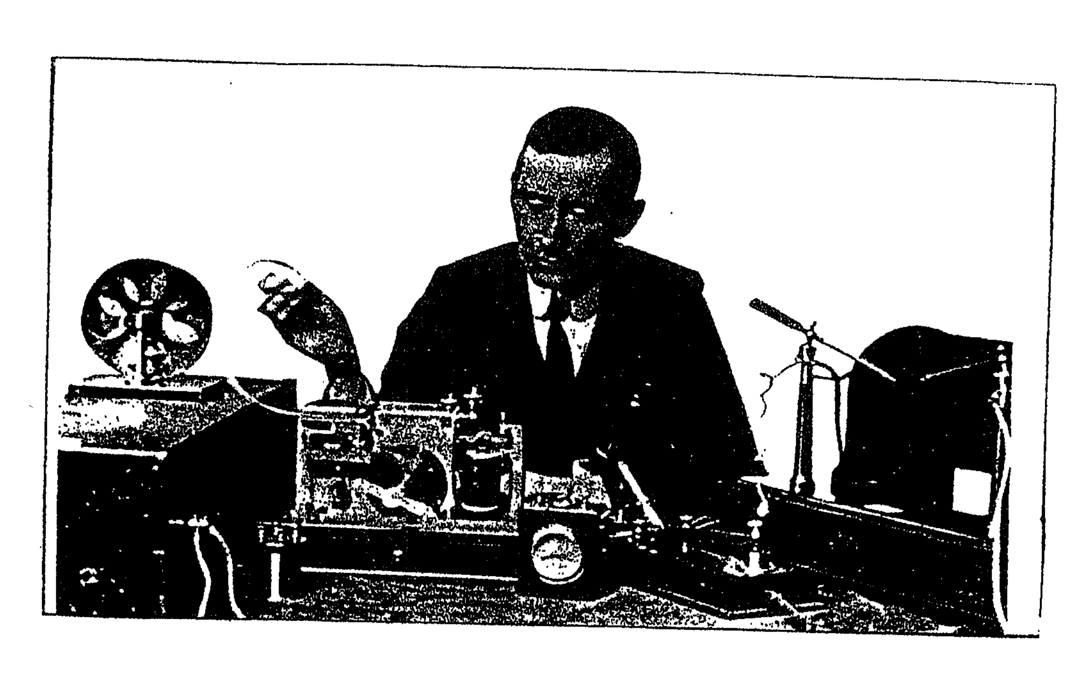
Die Realität der **Flugscheiben**
(mehr als 50 Jahre verheimlicht)

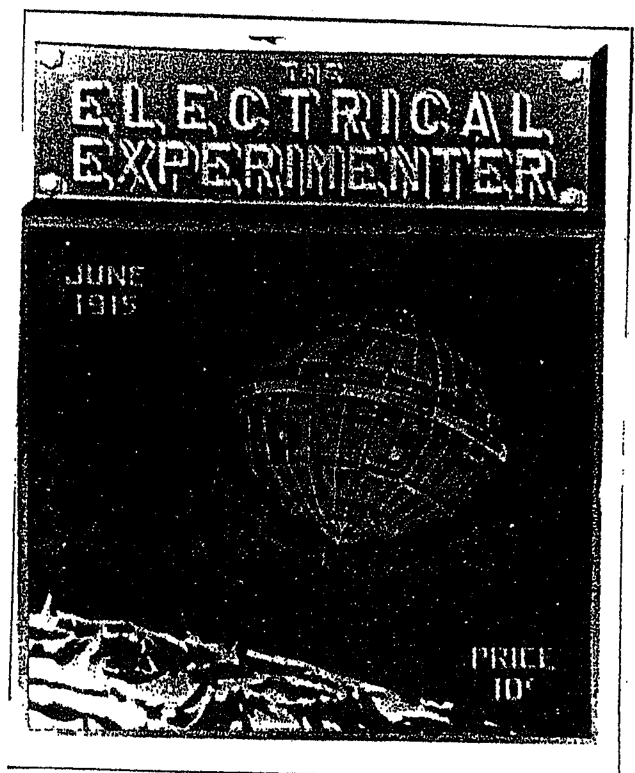
Von: Renato VESCO und David CHILDRESS

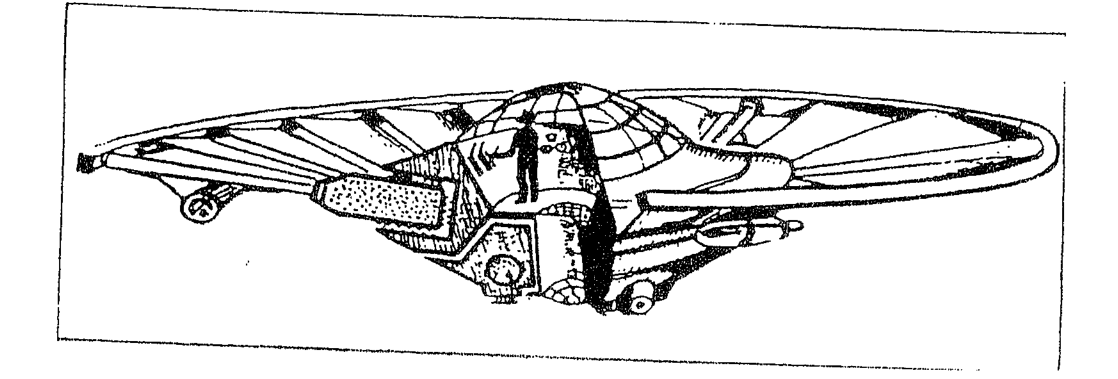
Freie Übersetzung von: Dr. Axel Stoll (Berlin)
Berlin, im Sommer 2003

Band I






THE
ELECTRICAL
EXPERIMENTER
JUNE
1915
PRICE
10¢



**VESCO, Renato & David Hatcher CHILDRESS: Man-Made UFOs 1944 -1994, 50 Years of Suppression.-**
**AUP Publishers, Network, 1. Ausg. September 1994, ISBN 0-932813-23-2**
**Published by Adventures Unlimited Press Stelle, Illinois 60919 USA.**

## Inhalt

# 0. Anmerkungen des Übersetzers

Dieses fundamentale Werk über die Hintergründe **deutscher „Geheimwaffen" im III Reich** ist in Deutschland nicht erhältlich und selbst in den USA nur schwer zu bekommen.
Die erstmalige deutsche Fassung wurde nunmehr durch den Autor wissenschaftlicher Sachbücher **Dr. Axel Stoll** realisiert, um diese äußerst fundamentalen Tatsachen und Hintergründe möglichst einem breiten Leserkreis zugänglich zu machen.
Die Autoren des Buches, **Renato VESCO und David CHILDRESS (USA),** sind fur umfassende und gründliche Quellenangaben gut bekannt.

Berlin, im Sommer 2003

# 1. Einführung (von W.A. HARBINSON, autor von „Genesis")

Während es sich bei Genesis hauptsächlich um ein **fiktives Werk** handelt, so basiert vorliegende Schrift auf sicheren Fakten, welche nach und nach an das Tageslicht bevördert wurden.
Im Verlauf meines Studiums über vorliegenden Gegenstand, sind mir durch das **Militärmuseum in London** 2 Kurze, aber durchaus fesselnde Artikel, in die Hände gefallen, welche unmittelbar mein Interesse erregten.
Ersterer davon war ein gewöhnlicher **Kriegsbericht von Marschall Yarrow.** Dieser Artikel wurde erstaunlicherweise im **„South Wales Argus**"am 13. Dezember 1944 publiziert, wobei folgende bemerkenswerte Postulate enthalten sind:

„Die Deutschen produzierten zur Weihnachtszeit eine geheime Waffe. Diese neue Ausrüstung, bei welcher es sich offensichtlich um eine Art **Luftverteidigungs-Waffe** handelt, ähnelt **Glasbällen,** wie sie in der Regel Weihnachtsbäume verzieren. Sie wurden schwebend in der Atmosphäre über deutschem Territorium beobachtet, manchmal einzeln, manchmal in Trauben. Sie sind silbern gefärbt und werden offensichtlich transparent."

Der zweite Artikel aus der **„New York Herald Tribüne"** vom 02. Januar 1945 beleuchtete diesen Gegenstand genauer. Daraus ging hervor:

„Offensichtlich senden die NAZIs manchmal Neuigkeiten in den Nachthimmel über Deutschland. Es handelt sich um rätselhafte **Foo Fighter-Bälle,** welche unsere Luftwaffe begleiten. Piloten begegneten dieser unheimlichen Waffe während ihrer Nachteinsätze mehr als einen Monat lang.
Wahrscheinlich weiß keiner, was eigentlich diese Waffe ist. Diese **Feuerbälle** erscheinen plötzlich und begleiten die Flugzeuge auf größere Entfernungen. Offensichtlich werden sie vom Boden aus **funkgesteuert,** so wie dies in Geheimdienst-Berichten zu lesen ist...."

Sehr wahrscheinlich wurden jene „unbekannten Objekte" im Mai 1945 verstärkt eingesetzt, zu einer Zeit, als das Ende des Krieges in Sicht war.

Gefesselt durch diese Berichte, entdeckte ich bald eine brisante Schrift von **Renato VESCO** zum Thema: **„Intercettateli Senza Sparare",** in welchem er berichtet, daß die **Foo Fighter** tatsächlich existierten, die ursprünglich als Feuerbälle bezeichnet wurden, und daß diese zuerst an einer **aeronautischen Einrichtung bei Wiener Neustadt mit Hilfe der Flugfunk-Forschungsanstalt von Oberpfaffenhofen (FFO)** produziert wurden.
Wie **VESCO** berichtet, so handelte es sich beim Feuerball um eine flache und rundliche Flugmaschine, welche mittels spezieller **Strahl-Turbine** angetrieben wurde, die durch die Deutschen während der Endphase des Krieges als **Antiradar-Ausrüstung** und als **„psychologische Waffe"** gegen alliierte Piloten genutzt wurde.
Vesco berichtet:

„Das glühende Haio um seine Peripherie, verursacht durch eine äußerst extreme **Brennstoff-Mischung,** und die chemischen Zusätze, welche den **Stromfluß durch Uberionisierung der Atmosphäre** in Flugzeug-Nähe unterbrachen, führten auch dazu, **H2S-Radar** zu stören. Insgesamt gesehen wurde dies alles durch **starke elektrostatische Felder oder elektromagnetische Impulse** induziert."

Weiterhin postuliert Vesco, daß die Grundprinzipien des Feuerballs später für ein wesentlich größeres **symmetrisches Rundflugzeug („Kugelblitz**")angewendet wurden, daß das erste Beispiel eines **senkrechtstartenden Düsenflugzeuges** war.

Weiterhin beeindruckten mich, als ich meine Studien über diesen Gegenstand in Westdeutschland fortsetzte, eine größere Anzahl von Zeitschriften-Artikeln aus den 50er Jahren des 20.Jh., welche über einen Flugkapitän namens **Rudolph Schriever** berichteten. Aus einem der vielen Zeitschriften-Artikel ging hervor, daß der frühere Luftwaffen-Ingenieur im Frühjahr 1941 den Prototyp für einen **„fliegenden Kreisel"** geplant hatte und jeme Ausrüstung im **Juni 1942 getestet wurde.**
Andere wiederum stellten fest, daß selbiger Flugkapitän Schriever mit 3 seiner Kollegen offensichtlich in der Tai im August 1943einen großen Prototyp seines ursprünglichen **„fliegenden Diskus"** konstruierte. Allerdings hatte er im Sommer 1944 in der **Osthaile des BMW-Werkes nahe Prag** sein ursprüngliches Modell verworfen, indem er den früheren **Gasturbinen-Motor** durch eine verbesserte Form des **Strahlantriebes** substituierte. Diese Information wurde dann dadurch ergänzt, daß die ursprünglichen Pläne für die Flugscheiben durch die deutschen Experten **Habermohl und Miethe** sowie einem italienischen Physiker namens **Dr. Bellonzo** erarbeitet wurden.
Entsprechend anderer Berichte planten Habermohl und Schriever eine Art große Ringplatte mit „regulierbaren Flügeldisken", welche um ein „fixiertes, kuppelförmiges Cockpit" rotierten, während Miethe eine „diskusförmige Platte" entwickelte, in welcher regulierbare Düsen eingefügt werden sollten.

**Anmerkung:** Siehe auch „LUSAR, R.: Deutsche Geheimwaffen des **II** Weltkrieges"

Es wird berichtet, daß die Flugscheibe einen Durchmesser von 42 Meter hatte, eine Höhe von 32 Meter und eine Flughöhe von ca. 14 000 Meter erreichte.
Die Horizonial-Geschwindigkeit (V hor) betrug 2000 km/h.

Allerdings hatte ich es nun mit einer Anzahl kleinerer, aber rätselhafter Widersprüche zu tun.
Kurz nach Kriegsende lebte Schriever bei **Hokerstrauss 28 in Bremerhaven-Lehe.**
Von dort aus teilte er mit, daß die Flugscheibe tatsächlich gebaut wurde, die Tests im April 1945 vorbereitet wurden, aber mit dem Vorrücken der Alliierten der Test abgebrochen wurde, die Maschine zerstört wurde, und seine Schriften wurden entweder verlegt oder gestohlen. Schriever's Version war durch den angeblichen Zeugen **Georg Klein,** welcher später angab, daß er den Testflug der Schriever-Flugscheibe oder einer ähnlichen am 14. Februar 1945 gesehen hatte, widerspruchsvoll.
Interessant in diesem Zusammenhang ist das Datum, welches Klein angab, weil entsprechend der Wetteraufzeichnung der 8 en Luftflotte am 14. Februar 1945 niedrighängende Wolken, Regen, Schnee und damit schlechte Sichtverhältnisse vorherrschten, also allgemein schlechte Bedingungen für einen derartigen Flugscheiben-Test!

Nach **Renato Vesco („Intercept** UFO") wurden Testflüge von Flugscheiben, von welchen gemunkelt wurde, daß es sich hierbei um eine revolutionäre Art von **Überschallflugzeugen** gehandelt hatte, während des Februar 1945 erfolgreich über dem Untergrundkomplex von Kahla (Thüringen) durchgeführt.

Entsprechend „Luftfahrt International 1975" verstarb Flugkapitän **Rudolph Schriever** Ende der 50er Jahre des 20.Jh., und dies, was unter seinen Papieren gefunden wurde, waren unvollständige Notizen für eine große Flugscheibe (die meisten davon ohne technische Daten), eine Serie mehrerer Skizzen davon (einige hatte er wohl kurz vor seinem Tod neu entworfen) sowie mehrere Zeitungsausschnitte über ihn und seine Flugscheibe.
Nun, da niemand über entsprechende Pläne bezüglich funktionierender Flugscheiben angeblich verfügte, so bezog sich „Luftfahrt International" auf Plan-Reproduktionen von Schriever und Dr. Miethe und betonte, daß Schriever bis zu seinem Tode davon überzeugt war, daß entsprechende Flugscheiben-Sichtungen gegen Ausgang des Krieges nachgewiesen wurden und daß seine ursprünglichen Ideen später mit erfolgreichen Ergebnissen realisiert wurden.

Könnte dies den Tatsachen entsprechen?
Laßt uns nun entsprechende Möglichkeiten untersuchen:
Nach Schriever wurde die End**Version** seiner Flugscheibe im Jahre 1944 in den **BMW-Werken bei Prag** realisiert und war im April 1945 für einen Test bereit!
Laut **Georg Klein** flog eine ähnliche Flugscheibe nahe Prag im Februar 1945, und laut dem italienischen Autor Renato Vesco, welcher wahrscheinlich die Existenz der Schriever-Aussage nicht kannte, wurde eine außergewöhnlich neue Flugscheibe **(sogenannter Kugelblitz)** im selbigen Monat über dem Kahla-Komplex (Thüringen) getestet.

Diese Information korreliert mit der Tatsache, daß die **Gasturbinen-Abteilung von BMW** ursprünglich in der Vorstadt Spandau, nahe Berlin, lag, wo laut Renato Vesco viele Untersuchungen zum Kugelblitz unternommen wurden, diese später in das unterirdische Werk von **Wittringen,** nahe Saarbrücken, verlegt wurden, und schließlich etwa 1944 in 7 gewaltigen unterirdischen Komplexen (Thüringen und Nordhausen/Harz) endete.

Jenes umfangreiche Gebiet verläuft geographisch etwa bogenförmig vom Harz, runter durch Thüringen, Böhmen und Mähren und stellte eine von Deutschlands letzten Festungen dar. Insgesamt gesehen waren diese zahlreichen unterirdischen Festungen militärischer und wissenschaftlicher Art, einschließlich der gewaltigen unterirdischen Fabrikanlagen, wie z.B. das **Experimental-Zentrum bei Peenemünde,** den der Führer beabsichtigte die Verlegung der Überreste des III Reiches in unterirdische Anlagen bzw. **Stützpunkte oder Sperrgebiete!**

Im Mai 1978 war am Stand 111 der wissenschaftlichen Ausstellung im Rahmen der Hannover-Messe die bemerkenswerte Schrift **„Brisant"** zu finden, welche 2 interessante Artikel enthielt:

- **Ein Artikel über die wissenschaftliche Zukunft der Antarktis und**
- **Über die deutschen Flugscheiben während des II. Weltkrieges.**

Der sogenannte Flugscheibenartikel wiederholte - bereits o.g. Information, aber es sei hinzugefügt, daß die Forschungszentren für das Flugscheiben-Projekt im Gebiet von Böhmen und Mähren lagen. Viele dieser unterirdischen Anlagen lagen etwa in einem Umkreis von einigen 100 Kilometern Entfernung von Prag.
Der Artikel enthält ebenfalls eine genaue Skizze von einer Flugscheibe des II. Weltkrieges, aber der Name des Konstrukteurs findet keine Erwähnung. Es- wird auch darauf hingewiesen, daß die Skizze durch deutsche Regierungsstellen geändert wurde!
Interessanterweise hob der unbekannte Autor hervor, daß deutsche Erfindungen militärischer oder ziviler Natur, welche während des II. Weltkrieges gemacht wurden, als geheim eingestuft wurden.
Gegen Kriegsende verschwanden einige der Patente in russische Archive, andere in britische und amerikanische Archive, und die restlichen verschwanden offensichtlich mittels **„vermißten" deutschen Wissenschaftlern und SS-Leuten.**

🕮 **Anmerkung:** Interessant ist, was im Jahre 1945 **Sir Roy Feddon** (Leiter der technischen Mission in Deutschland für das Ministerium für Flugzeug-Produktion) berichtete:
„Ich habe hinreichend genug dieser Ausrüstungen und Produktionsstätten gesehen, um zu erkennen, daß, wenn der Krieg nur einige Monate länger gedauert hätte, wir mit einer völlig neuen und tödlichen **Luftwaffen-Entwicklung** konfrontiert worden wären."

Ab **1956** wurde durch **Kapitän Edward J. Ruppelt** das US-Luftwaffenprojekt **„Biue Book"** geführt^ und er berichtete:

**„Als der II. Weltkrieg endete, verfügten die Deutschen über mehrere neuartige Flugzeugtypen und ferngesteuerte Raketen, welche sich noch teilweise in der Entwicklung befanden."**

Aus o.g. gleichen Artikel geht auch hervor, daß Adolf Hitler im Jahre 1938 eine Expedition in die Antarktis entrichtete, welche durch Kapitän Alfred Ritseher befehligt wurde. Zunächst ging die Reise zur südafrikanischen Küste.
Nahezu täglich wurden 3 Wochen lang vom Deck des deutschen Flugzeugträgers **„Schwabenland"** Flugzeuge katapultiert, um ein Gebiet in der Antarktis zu erkunden, weiches norwegische Forscher **„Queen Maud Land"** nannten.
Die Deutschen untersuchten dieses Land wesentlich gründlicher als die Norweger, und sie fanden **große eisfreie Gebiete!** Ihre. Flugzeuge erkundeten- insgesamt etwa 600 000 Quadratkilometer Fläche und fotographierten nahezu 50% des Gebietes (kartographische Aufnahmen!). Mit Hakenkreuzfähnchen wurden die Gebiete markiert (ca. einige 1000 Fahnen). Als diese Arbeit abgeschlossen wurde, benannten sie dieses Gebiet **"Neuschwabenland"** und sicherten es damit als ein Teilgebiet des III Reiches!

Laut „Brisant" kreuzten deutsche Schiffe und U-Boote während des gesamten IL Weltkrieges unaufhörlich den Südatlantik, teilweise speziell zwischen Südafrika und der Antarktis.

Kurz vor Kriegsende, im März 1945, starteten 2 deutsche Versorgungs-U-Boote **(U-530 und** U-977) von einem Hafen an der Ostsee. Wie interessanterweise bekannt wurde, wurden **Mitglieder der Flugscheiben-Forschungsgruppe, Flugscheibenteile, Notizen und Skizzen über Flugscheiben und Pläne für gigantische unterirdische Komplexe transportiert!**
Auch gelangten Ausrüstungen etc. von den: unterirdischen Fabriken (Nordhausen/Harz) an Bord der beiden U-Boote!
Pünktlich erreichten die U-Boote Neuschwabenland, wo sie dann entladen bzw. gelöscht wurden. Zwei Monate nach dem Krieg tauchten selbige U-Boote vor der argentinischen Küste auf, wo die Mannschaften den Amerikanern ausgeliefert wurden, welche lange Verhöre führten, um dann in die USA zurückzufliegen.

Etwa 1 Jahr nach diesem Ereignis eröffnete die USA hinsichtlich der Antarktis die größte Operation, welche jemals bekannt geworden ist. Zweck dieser Operation war:

- **Umschiffung von ca. 16000 Meilen antarktischer Küste und**
- **diese gründlich zu kartieren.**

Brisant betonte u.a., daß jene militärische Operation, welche **„Highjump"** genannt wurde und unter dem Kommando des antarktischen Veteranen **Admiral Richard Evelyn Byrd** stand, 13 Schiffe, 2 Wasserflugzeuge, ein Flugzeugträger, 6 zweimotorige R4D-Transporter, 6 MARTIN-PBM-Flugboote, 6 Hubschrauber und eine Schlagkraft von insgesamt 4000 Mann zur Verfügung hatte.
Seltsam war es auch, daß die Angriffsverbände, welche die antarktische Küste erreichten, nicht nur am 27. Januar 1947 **nahe** des deutschen Territoriums Neuschwabenland anlegten, sondern sich auch in 3 separate Kampfverbände aufteilten!

Diese „Expedition" war manchmal recht rätselhaft!
Nachfolgende offizielle Berichte stellten fest, daß es ein großer Erfolg wurde, denn es wurde mehr über die Antarktis enthüllt, als vorher jemals bekannt war.
Wie auch immer, andere, hauptsächlich ausländische Berichte weisen allerdings darauf hin, daß dies in der Tat niemals der Fall war, denn:

- **Viele von Byrd's Leuten gingen bereits während des ersten Tages verloren,**
- **Vier seiner Flugzeuge verschwanden unerklärlich und**
- **Die ursprünglich geplante Expedition für 6 bis 8 Monate wurde bereits nach wenigen Wochen (Februar 1947) abgebrochen, wobei verbliebene Teilnehmer und Ausrüstung nach Amerika zurückkehrten.**

Entsprechend **„Brisant",** so berichtete Admiral Byrd später einem Reporter (ich konnte dafür keine Bestätigung finden):

„Die USA wird offensichtlich künftig mit Gegnern zu tun haben, welche in der Lage sind, von einem Pol zum anderen mit unglaublicher Geschwindigkeit zu fliegen."

Kurz vor seiner Rückkehr aus der Antarktis wurde Byrd beordert, sich einem geheimen Kreuzverhör zu unterziehen. Die USA zog sich dann für etwa 10 Jahre aus der Anterktis zurück!

An dieser Stelle muß darauf hingewiesen werden, daß während des gesamten II. Weltkrieges deutsche Schiffe und Flugzeuge sich in die Antarktis begaben, um die Ausrüstungen für massive unterirdische Komplexe zu liefern. Gegen Ende des Krieges wurden durch die deutschen U-Boote **U-530 und U-977** Arbeitsgruppen für Flugscheiben transportiert.
Dann wurden die Besatzungen jener U-Boote durch die Amerikaner verhört, und danach organisierten sie einen militärischen Kampfverband, getarnt als eine Forschungs-Expedition, um die deutsche Station Neuschwabenland zu vernichten.
Wie bereits o.g., zogen sich die USA nach ihrer Niederlage vorübergehend zurück, um dann ihre eigenen Flugscheiben-Basen nach- den aufgefundenen Plänen in Deutschland nach dem Krieg zu bauen!

Der zweite Artikel war eine ziemlich schlechte **Propaganda-Darstellung,** welche durch eine wissenschaftliche Übersicht über das antarktische Potential getarnt war! Aufgewirbelt wurden bereits gut bekannte topographische Fakten sowie die Behauptung, **daß die ehemalige DDR diesen Teil der Antarktis rechtlich beanspruchte!! (Neuschwabenland)**

Entsprechend einer anderen Zeitschrift wird postuliert, daß Brisant eine Sensations-Publikation darstellte, dessen Ursprünge unauffindbar waren.
Bemerkenswerterweise hatte diese Philosophie interessante Korrelationen zu den **Löchern in den Polen (innere Hohlwelt!).**
Ich untersuchte daher auch andere Aspekte des Artikels und entdeckte, daß die Deutschen tatsächlich die antarktischen Bereiche des Südatlantiks während des Krieges kontrollierten.
Bemerkenswert, aber 2 Jahre nach der Ritscher-Expedition wurden durch den deutschen Stoßtrupp **PINGUIN** einige große norwegische Walfangschiffe aufgegriffen, als sie ihre Anker vor Neuschwabenland auswarfen.
Im Mai 1941 wurde die PINGUIN durch die **HMS Cornwall** lokalisiert und versenkt, allerdings hatte die PINGUIN vorher eine vollständige Kette alliierter Handelsschiffe von mehr als 135 000 Tonnen versenkt!
Historische Tatsache ist ebenfalls, daß die Schwesterschiffe der PINGUIN, **KOMET und ATLANTIS,** die antarktische Küste bis zum Ende des Krieges durchstreiften!

Die o.g. beiden U-Boote betreffend, erhielt ich eine überraschende Information:
U-977, unter dem Kommando von Kapitän **Heinz Schäfer,** verließ den Kieler Hafen an der Ostsee im April 1945, hielt dann am 26. April südlich von Christiansund, verließ diesen Ort am folgenden Tag und wurde nie wieder gesehen, bis es am 17. August 1945 bei **Mar del Plata (Argentinien)** auftauchte, also eine Zeitspanne von nahezu 4 Monaten!

Wo war das U-Boot über die gesamte Zeit?
Nach Aussagen von Kapitän Heinz Schäferhatten sie die Absicht, den Südatlantik zu kreuzen. In Christiansund (südlich) legten sie zwecks Treibstoff-Versorgung an, und einige Tage später hatten sie durch die Radio-Nachrichten erfahren, daß der Krieg vorbei war.
In der Überzeugung, daß sie natürlich nichts Gutes von den Alliierten zu erwarten hätten, gab Schäfer seiner Besatzung die Order, zunächst die norwegische Küste zu kreuzen, um dann Argentinien aufzusuchen, weil einige der Besatzung es bevorzugten, nach Deutschland zurückzukehren, wurden die nächsten Tage damit verbracht, sich dicht vor der norwegischen Küste aufzuhalten.

Am 10. Mai wurden einige Leute an der Gebirgsküste unweit von Bergen abgesetzt. Als dies nach Aussagen von Schäfer erledigt war, unternahm er und die verbliebene Mannschaft sicherlich eine der größten Heldentaten des Krieges:

**Eine Gesamtzeit von 66 Tagen unter Wasser!**

Zunächst ging es durch die Nordsee und den Kanal, später Gibraltarund entlang der afrikanischen Küste. Dann tauchten sie im Mittel- und Südatlantik auf.
Während des nächsten Monats wechselten Auf- und Abtauchen. Einmal tauchten sie sogar vor den **Kapverdischen Inseln** auf und gingen an Land (Branca-Insel), Andere Zeit war ihr U-Boot manchmal getarnt als Segelschiff (Takelage etc.) oder Erachtdampfer (aufgesetzter Schornstein)!
Als sie sich schließlich **Rio de Janeiro** näherten, hörten sie durch ihr Radio, daß ein anderes deutsches U-Boot (U-530) in der Fluß-Ebene anlegte, und daß seine Mannschaft es der USA übergeben hatte.
Dadurch gestört und vorgewarnt, legten sie daher am 17. August 1945 in Mar del Plata an, etwa 4 Monate, nachdem sie den Kieler Hafen verlassen hatten!

Diese äußerst bemerkenswerte Geschichte erzählte Kapitän Schäfer den argentinischen Behörden, als sie ihn zu 3 speziellen Komplexen Fragen stellten:

- **Wo befand sich U-977, als der brasilianische Dampfer BABIA versank?**
- **Wie erreichte U-977 Argentinien nach so langer Zeit nach dem Krieg? und**
- **Hatte U-977 wichtige politische Relevanz (entsprechende Kader an Bord) während seiner Reise nach Argentinien?**

Schäfer verneinte, daß er in diesem Gebiet gewesen ist, wo die BABIA sank, und erklärte seine späte Ankunft in Argentinienmit der bemerkenswerten Geschichte, daß er gerade erläutert habe, daß sich nichts von politischer Wichtigkeit an Bord von U-977 jemals befunden habe.

Was dann allerdings erstaunlich war, ist, daß einige Wochen später eine angloamerikanische Kommission, bestehend aus hochrangigen Offizieren, speziell nach Argentinien anreiste, um den „rätselhaften Fall" von U-977 zu untersuchen. Diese Kommission verbrachte mit der Befragung von Schäfer viel Zeit, weil sie vermuteten, daß sich an Bord seines U-Bootes womöglich Hitler und Martin Bormann befanden, welche zunächst nach Patagonien und dann zu einer geheimen Basis in die Antarktis gebracht wurden.
Nun, diese Kommission war in ihrer Befragung so hartnäckig, daß sie nach dem Verhör Schäfer und seine Besatzung sowie auch **Otto Wehrmut (Kommandeur von U-530)** als Gefangene in ein Kriegslager, nahe Washington, brachten, wo sie Monate lang ihre Befragung fortsetzten.
Über das Schicksal des Kommandeurs konnte ich keinen Bericht finden, wohl aber darüber, daß Schäfer widerholt bestritt, irgendjemanden verschifft zu haben
Er wurde an die Briten in Antwerpen übergeben und wieder für einige Monate verhört.

Angenommen, daß Schäfer die Wahrheit sagte, und daß die Alliierten nichts ungewöhnliches in Schäfer's U-Boot fanden, so erscheint es doch reichlich sonderbar, daß die Amerikaner später das U-Boot in die USA schaffen wollten, wo es dann unter direktem Befehl einer speziellen Abteilung mittels **Torpedos zerlegt wurde!**
Schäfer kehrte dann offensichtlich nach Deutschland zurück, fühlte sich aber dort nicht mehr wohl und begab sich dann mit einigen deutschen Kameraden nach Argentinien.

Natürlich verbleibt auch die Möglichkeit, daß Schäfer gelogen hatte!
In der Tat ist es aber recht seltsam, daß 2 signifikante deutsche U-Boote unter den Alliierten ein derartiges Interesse induzierten. Bemerkenswert ist auch weiterhin, daß die Alliierten Adolf Hitler und Martin Bormann oder auch andere zu einem Ort wie die Antarktis flohen. Schließlich ist es auch bemerkenswert, daß Schäfer viel Zeit in den Forschungszentren von **Regen und Peenemünde** verbrachte. Auch war er sehr erfahrenfür den Südatlantik und die antarktischen Gewässer, und er entstammte aus einer der ausgewählten Gruppen von Marine-Offizieren, welche in den Harz entsandt wurden, um die fortgeschrittenen **XXI-U-Boote** zu studieren.
Mit anderen Worten, so war Schäfer in den geheimen Untergrund-Einrichtungen des Harzes ein bekannter Mann und auch für die antarktischen Meeres-Routen.

Laßt uns nun die Situation untersuchen:
Es ist zwar nicht bestätigt, aber doch sehr wahrscheinlich, daß der **deutsche Feuerball existierte,** was. auch die ersten neueren UFO-Sichtungen während des II. Weltkrieges erklärt, und daß eine außergewöhnliche Flugscheibe, **der Kugelblitz,** einige Wochen, bevor der Krieg endete, in Deutschland einen erfolgreichen Testflug absolvierte!
Der Feuerball könnte durchaus der Vorläufer für ein kleines, **scheinbar ferngesteuertes UFO,** gewesen sein, welcher während der letzten Kriegsmonate häufig beobachtet wurde, während der Kugelblitz die **erste größere bemannte Flugscheibe** gewesen sein könnte.

Die nonsignierten Flugscheibenpläne, welche in Brisant reproduziert wurden (auch in größeren orthodoxen Zeitschriften), verweisen auf nonexistente Materialien.
Aber es kann darauf hinweisen, daß es sich um Reproduktion von Originalplänen handeln könnte, welche Flugkapitän Rudolph Schriever kurz vor seinem Tod Ende der 50er Jahre des 20.Jh. entwarf. Angenommen, daß die Pläne von, Schriever (gestohlen etc.) tatsächlich in die **Hände der SS gelangten,** so besteht durchaus die Möglichkeit, daß sie im Geheimen in einem oder mehreren der unterirdischen Komplexe (z.B. Nordhausen oder Kahla u.a.)zur Ausführung gelangten, und daß auf diese Art und Weise die dann vollendete Flugscheibe kurz vor Kriegsende einen testflug absolvierte, und daß diese später angesichts der vorrückenden Alliierten zerstört wurde.

Mittels reproduzierter Skizzen von Schriever, Bellonzo und Miethe können wir postulieren, daß Flugscheibenprojekte in Deutschland absolute Priorität hatten!!
Entsprechende Forschungszentren wurden durch die SS scharf kontrolliert, aber als sich die SS zurückzog, versuchten sie teilweise so viel als möglich ihrer wichtigsten wissenschaftlichen Schriften und Erfindungen zu zerstören, und tausende von Arbeitern und SS verschwanden im Chaos und wurden nie wieder gesehen!

Könnten vielleicht einige von ihnen in die **Antarktis** gegangen sein?
Im Gegensatz zur öffentlichen Meinung **(Zeitgeist!)** ist es sehr wahrscheinlich, daß die NAZIS Menschen, Ausrüstung und Dokumente in die Antarktis während der Kriegsjahre per Flugzeug, Schiff und U-Boot brachten!

Entsprechend den technischen Möglichkeiten der U-Boote jener Zeit, welche in der Lage waren, große Operationsgebiete auf lange Zeit zu kontrollieren, sollte man auch erwähnen, daß zwecks **Treibstoffaufnahme** etc. auf dem Südatlantik U-Boot-Tanker kreuzten, welche über eine **Wasserverdrängung von 2000 Tonnen** verfügten, und jeweils 10 U-Boote mit Treibstoff versorgen konnten und sich damit das Zeitlimit der U-Boote auf See erheblich vergrößerte!

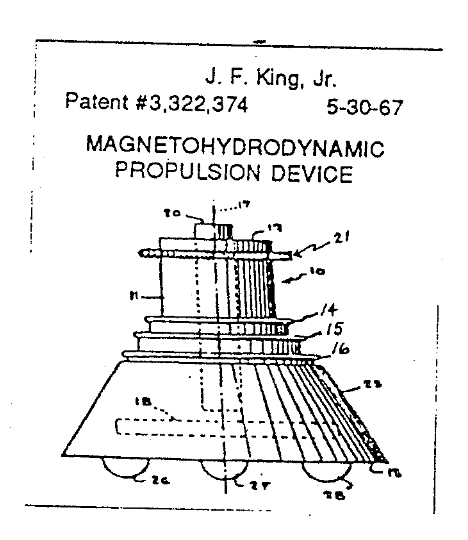
Entsprechend der deutschen Möglichkeiten, unterirdische **autarke Forschungseinrichtungen** in der Antarktis zu bauen, kann man davon ausgehen, daß diese unterirdischen Anlagen gigantische Meisterstücke der Konstruktion waren, welche **Windtunnels, Maschinenparks, Montage-Fabriken, Start- und Landebahnen, Versorgungslager und Aklimatisierungs-Anlagen** enthielten, inklusive **Versorgungseinrichtungen für die Mannschaften.**
Aber nur sehr wenige Menschen wußten um die Existenz derartiger Anlagen!

Daraus resultiert natürlich, daß Deutschland in Neuschwabenland über gigantische Anlagen verfügte, weiche während der Kriegsjahre enorm ausgebaut wurden. **Flugscheiben-Sichtungen** wurden und werden aus diesem Grunde von den Alliierten verschleiert, aus Gründen, welche in dieser Schrift aufgezeigt werden.

Skeptiker bzw. Ignoranten argumentieren häufig, daß es entsprechende geheime Systeme im III. Reich nie gegeben habe. Es sei an dieser Stelle aber daran erinnert, daß die meisten der geheimen Waffenprojekte einer **Super-Geheimhaltung** unterlagen, was natürlich durch die SS scharf kontrolliert wurde.
**Albert Speer** z.B. war bezüglich der Geheimwaffen recht skeptisch. Dies zeigt sich u.a. in seinem sonst überzeugenden Buch: **„Inside the Third Reich" (Weidenfeld&Nicholson, London** 1970). Er schrieb, daß es über derartige Waffensysteme hauptsächlich während der letzten Kriegsmonate viele Spekulationen gab, daß es aber zu jener Zeit an entsprechenden Rohstoffen/Materialien mangelte, welche für die Produktion solcher gigantischer Anlagen erforderlich waren.
Allerdings hatte er den enormen **Materialvorrat** unterschätzt, welcher in den Fabriken akkumuliert wurde!
Skeptisch war Albert Speer auch, als ihm der Arbeitsminister **Robert Ley** mitteilte, daß deutsche Wissenschaftler eine Art **„Todesstrahl" (?Laserwaffe)** entwickelt hatten.
Dieser Fakt ist bemerkenswert, wenn man bedenkt, daß Heinz Schäfer, Kapitän von U-977, in seinem Buch: **„U-Boot** 977" **(William Kimber, London** 1952) berichtete, daß ihm im April 1945 die SS eine Demonstration des sogenannten Todesstrahles angeboten hatte.
Bei den Informationen über den Todesstrahl verwendete ich Angaben über den **SS-General Hans Kammler** und **Artur Nebe.**

Interessant ist, daß Nebe auf der NAZI-Todesliste zu finden war, speziell im Hinblick auf den versuchten Mordanschlag auf Adolf Hitler, und sein Verbleib wurde niemals aufgeklärt!
Über Dr. Hans Kammler ist mehr bekannt, so z.B. sein Anteil bei der **VI- und V2-Entwicklung.**
**Aber was wurde aus ihm, nachdem er im April 1945 aus Deutschland verschwand?**
Bis auf den heutigen Tag verbleibt nur ein Rätsel!
Kommen wir nun wieder auf die Flugscheiben-Konstrukteure Schriever, Bellonzo und Habermohl zurück. Habermohl, so wird berichtet, wurde durch die Russen gefangen genommen, und dies erklärt auch die Angst der Amerikaner vor russischen Flugscheiben nach dem Krieg. Interessant ist auch, daß Miethe laut Presseberichten für die Amerikaner und Kanadier an einem Flugscheiben-Projekt **(AVRO-Flugscheibe)** arbeitete. Dann wurde laut verkündet, daß diese Entwicklung ein Fehlschlag war. Heute befindet sich diese Konstruktion in den USA im Luftwaffen-Museum von **Fort Eustis, Virginia.**

**Im folgenden wird eine Quellenliste vorgestellt!**



Die Informationen über Flugkapitän Rudolph Schriever und seinen Kollegen am Projekt Flugscheibe entstammen hauptsächlich aus folgenden Artikeln: „Untertassen-Flieger Kombination", **Der Spiegel, 30. März 1950.** „Fliegende Untertasse in Deutschland erfunden", **Sonderbericht der deutschen Illustrierten, S. 1350, 1951.** „Fliegende Untertassen - eine deutsche Erfindung", **Criticus, Nr. 26, 27. Juni 1952.** „Die deutsche fliegende Untertasse", **Das Ufer - die Farbillustrierte, Nr. 18,1. September 1952.**
„Flugscheibe flog 1945 bei Prag", **Interview mit Georg Klein, Welt am Sonntag, 25. April 1953.** „Wunderwaffen 45", **Bild am Sonntag, 17. Februar 1957.** „Die UFOs - eine deutsche Erfindung", **Das neue Zeitalter, 5. Oktober 1957.** „Flugkreisel, irdisch", **Geun und Welt, Nr. 14, 2. April 1959.** „Deutsche UFOs schon 1947/48 einwandfrei beobachtet", **Das neue Zeitalter, 6. Februar 1965.** „Projekt Flugkreisel", **Bremerhavener Zeit (undatierte Fotokopie)** und „Deutsche Flugkreisel", **Luftfahrt International, Nr. 9, Mai/Juni 1975.**

Major Rudolph Lusar's Buch: **Deutsche Geheimwaffen des II. Weltkrieges"** (siehe Anmerkung des Autors). Hierbei handelt es sich um die Beschreibung vieler vollständiger aber auch unvollendeter Projekte sowie detaillierte Angaben über Flugscheiben..
Die andere Haupt-Informationsquelle betraf die aeronautischen Erfindungen Deutschlands im II. Weltkrieg und die Nachkriegsgeschichte der britischen, amerikanischen und kanadischen Verwendung jener Innovationen. In diesem Zusammenhang ist die Schrift von **Renato Vesco: „Intercettateli Senza Sparare** zu nennen, welche zuerst von **E. Mursia&Co.** (Milano, Italien) publiziert wurde, und die spätere englische Ausgabe von 1971 stammt von **Grove Press** unter dem irreführenden Titel: **„Intercept - But Don't Shoot".** Dann erfolgte 1974 durch **Zebra Publications Inc., New York** eine erneute Ausgabe unter einem sogar wesentlich mehr irreführenden Titel: **„Intercept UFO."**

Viele weitere Berichte (z.B. Combined Intelligence Objectives Sub-Committee CH. M. S. O., London 1945/47, American Alsos Commission in Alsos/Schumann New York 1947 u.a.) bieten keine reale Darstellung des **Kugelblitzes!**
Wie auch immer, so ist das Buch von Vesco speziell im Hinblick auf 2 Ergebnisse unentbehrlich:

® **Es ist die detaillierteste publizierte Geschichte der weniger bekannten, aber revolitionären deutschen aeronautischen Erfindungen und**
- **Der Autor erwähnt zwar nicht Schriever oder seine Flugscheibe, aber er stellt fest, daß im Frühjahr 1945 über dem großen unterirdischen Komplex bei Kahla (Thüringen) der erste Testflug einer Flugscheibe (sogenannter Kugelblitz oder „Ball Lightning Automatic Fighter") erfolgte und weist daraufhin, daß der Kugelblitz und die restlichen Feuerbälle später durch die sich zurückziehende SS zerstört wurden,** immerhin Details, welche beachtliche Parallelen mit der Geschichte von Schriever aufweisen.

Abgesehen von den o.g. Büchern, so waren die nun folgenden Schriften unglaublich profund:
**„Hitler's Last Weapons: The Underground War Against the** VI **and V2"** von Josef Garlinski (Julian Friedmann, 1978); V2 von Walter Dornberger (Hurst und Blackett, 1954);

**„The Birth of the Missile: The Secrets of Peenemünde"** von E. Klee und O. Merk (Harrap, 1965); **„German Secred Weapons of the Second World War"** von R. Luser (Spearman, 1959); **„History of the German Guided Missile Development"** von T. Benecke und A.W. Quick (Brunswick: Verlag E. Applehans, 1957);
**„German Guided Missiles"** von R.F. Pocock (Jan Allen, London 1966):
**„Raketen-Flugtechnik"** von E. Sänger (Edwards, Ann. Arbor, Michigan, Reprint der Ausgabe 1933, publiziert von Oldenbourg von München);
**„Soviet Rocketry"** von Michael Stoiko (David&Charles, 1971); Die Schriften von Robert H. Goddard, herausgegeben von E.C. Goddard (McGraw-Hill, New York 1970);
**„The Rise and Fall of the Third Reich"** von William L. Shirer (Secker&Warburg, 1960);
**„Adolf Hitler"** von John Toland (Boubleday Company/Ballantine, New York 1976 bzw. 1977); **„Gestapo"** von Edward Crankshaw (Putnam&Company, 1960);
**„Children of the SS"** von Clarissa Henry und Marc Hillel (Hutchinson&Co, Lomdon 1976);
**„Himmler als Ideologe"** (göttingen 1970) und **„The Occult Establishment"** von James Webb (Open Court Publishing Co.,La Salle, Illinois), das einzigste zuverlässige Buch, welches ich im Hinblick auf den Okkultismus im Dritten Reich las.

Es gibt in der Tat tausende Sachbücher über „UFOs", und viele von diesen sind recht gut gestaltet. Weitere wichtige Quellen sind:
**„The UFO Experience,** A **Scientific Inquiry (Corgi) and The Hynek UFO Report(Sphere),** beide von Dr. J. Allen Hynek; **„The Report on Unidentified Flying Objects"** (Doubleday&Co., New York 1956) von Edward J. Ruppelt;
**„The UFO Controversy in America** (The New American Library, 1976) von David Michael Jacobs; **„Project Blue Book"** (Ballantine), herausgegeben von Brad Steiger;
**„The Interrupted Journey"** (Berkley Medallian Publishing) von John. G. Fuller;
**„The Crack in the Universe"** (NevilleSpearman, London) von Jean-Claude Bourret;
**„UFOs From Behind the Iron Curtain"** (Souvenir Press, London) von Jan Hobana und Julien Weverbergh;
**„UFOs: A Scientific Debate"** (W.W. Norton&Co., New York), herausgegeben von Carl Sagan und Thornton Page; **„Worlds Beyond"** (And/Or Press, Berkeley, California), herausgegeben von The New Dimensions Foundation und **„Ufology"** (Celestial Arts, California), eine beeindruckende Analyse der möglichen physikalischen Verhältnisse von UFOs von James M. McCampbell.
ö **Anmerkung:** Das bekannte Monats-Magazin „Flying Saucer Review" ist ein „Muß" für jeden interessierten Leser über diesen Gegenstand, aber prüfen Sie es bitte mit äußerst kritischen Augen.

Zu Dank verpflichtet bin ich dem „NASA Exploring Space" und ihren Reproduktionen und Analysen der sehr anspruchsvollen ESSA 7- Satelliten-Aufnahmen.
Ebenfalls bin ich sehr verbunden Eliot Porter's **„Antarctica"** (Hutchinson, London 1979), in welchen Text und Fotographien ausgezeichnet sind.

Sicherlich werden einige meiner Leser denken, daß einige horrible Kapitel aus „Genesis" Wahnvorstellungen des Autors sind. Daher muß ich folgende Sachbücher empfehlen:

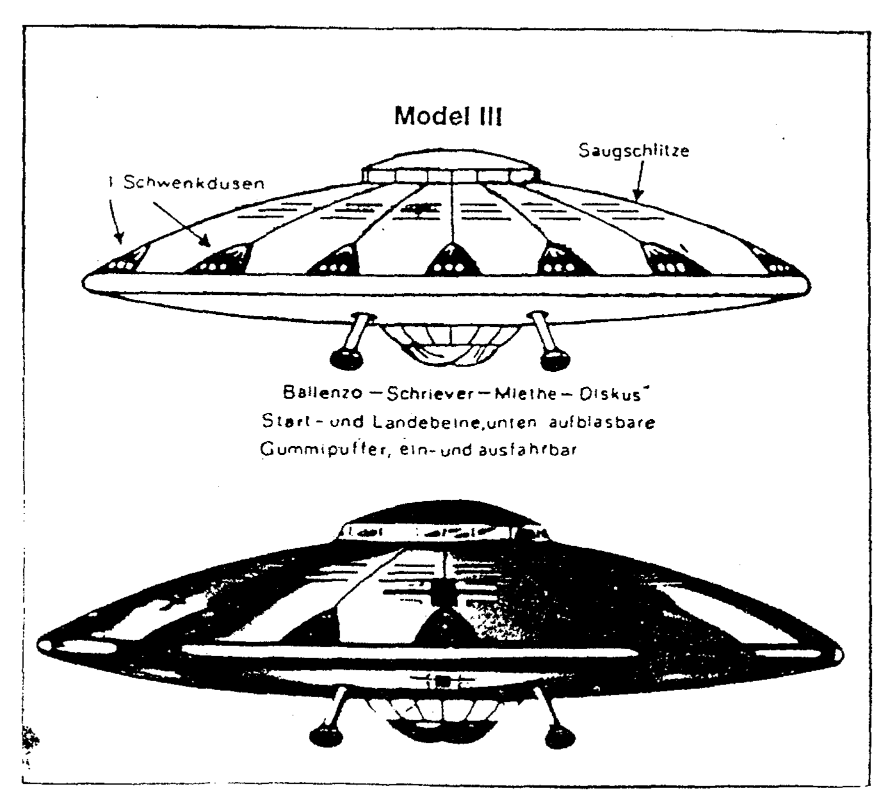
„As **Man** Becomes Machine" (Sphere) von David Rorvik; „Man Modified" (Paladin) von David Fishlock; „Manipulation" (Fontana) von Erwin Lausch; „The People Shapers" (Futura) von Vance Packard;

**„Supcrnature"** (Coronet) von Lyall Watson; **„The Immortalist"** (Panther and Abacus) von Alan Harrington; **„Inside the Black Room: Studies of Sensory Deprivation"** (Pelican) von jack Vernon; **Hypnotism: Fact and Fiction"** (Pelican) von F.L. Marcus; **„PSI: Psychic Discoveries Behind the Iron Curtain"** (Abacus) von Sheila Ostrander und Lunn Schroeder; **„Future Science"** (Anchor Books, Doubleday, New York), herausgegeben von John White und Stanley Krippner;
**„Future Facts"** Heinemann) von Stephen Rosen und **„Mysteries"** (Hodder&Stoughton) von Colin Wilson.

Sehr zu Dank verpflichtet bin ich folgenden Bibliotheken und Universitäten für ihre freundliche Unterstützung beim sammeln weiteren Untersuchungs-Materials:
Cornell University, New York; Massachusetts Institute of Technology; University of London; British Museum Library, London; Imperial War Museum, London; Württembergische Landesbibliothek Freiburg im Breisgau; Landesbibliothek Stuttgart und der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg.

Mein persönlicher Dank gilt insbesondere Stephanie Trudean (New York), Willi Mayer, Reinhold Stoll sowie Rüdiger und Hannelore Vogt aus Deutschland.
Weiterhin Marc Williams vom Lookout-Magazin (Spanien), Martin Atcherley für seine freundliche Hilfe im Hinblick auf Paraguay und Argentinien, James Webb fur seine äußerst wertvollen Hinweise bezüglich meiner Anfragen über die SS und dem Okkultismus, Richard und Iris Grollner als meine Gestalter, Nick Austin für seine Genialität fur bestimmte Bücher und schließlich Alan Earney für seine uneigennützige Unterstützung für das gesamte Projekt.

**W.A. Harbinson**
**London 1980**

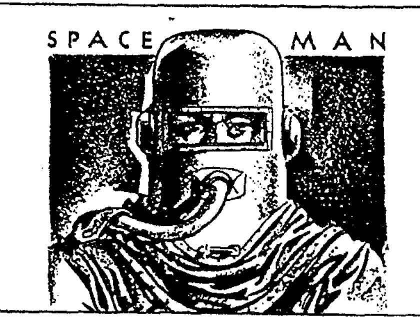


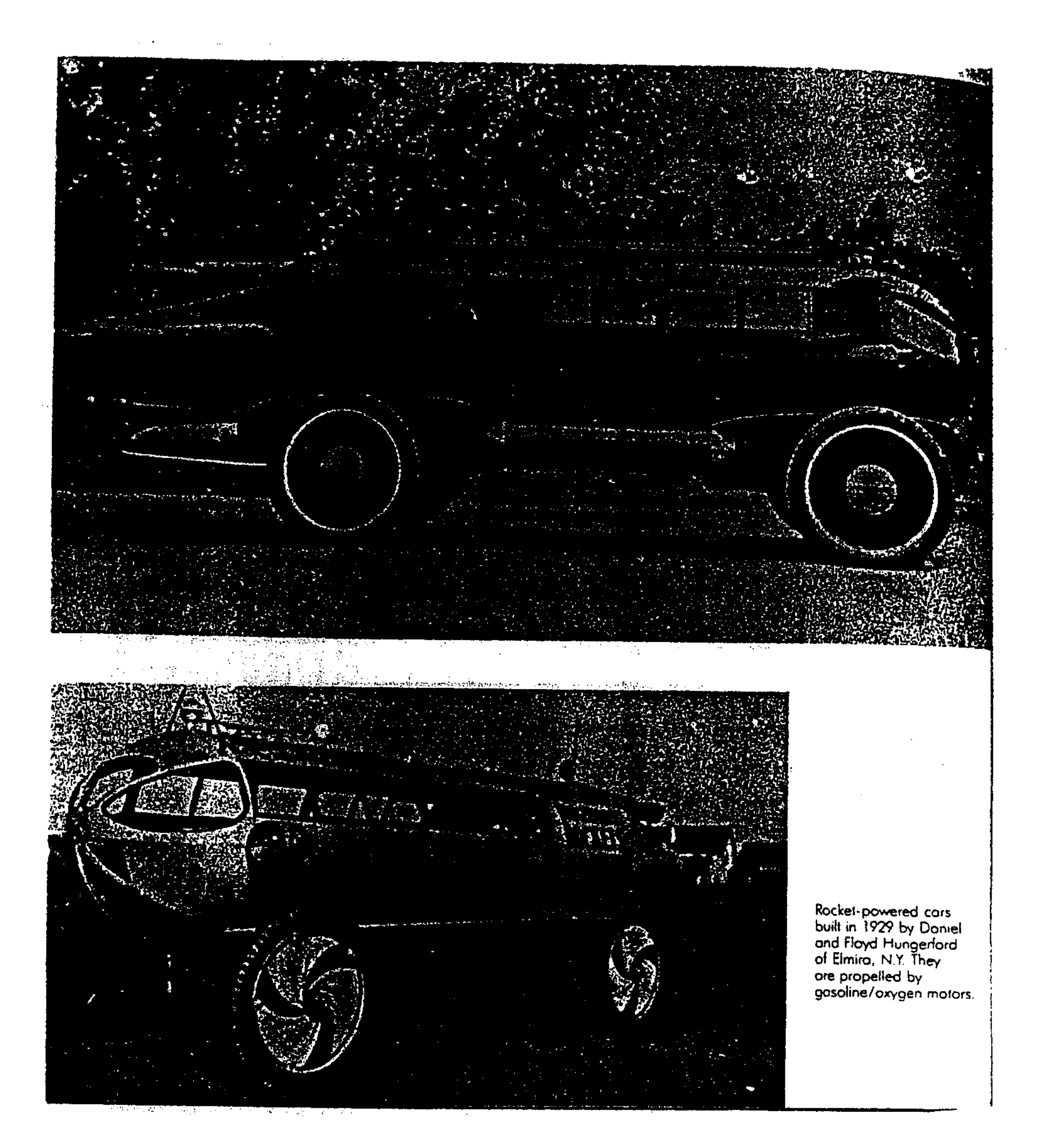
## 1929

МЕЖПЛАНЕТНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

ЗВЕЗДОПЛАВАНИЕ

Jakov I. Perelman publishes *Interplanetary Travels* (in Russian), a bestseller that sells 150,000 copies—more than all English-language books on the subject combined, prior to World War II. The book is an expansion of a report originally prepared in 1913.





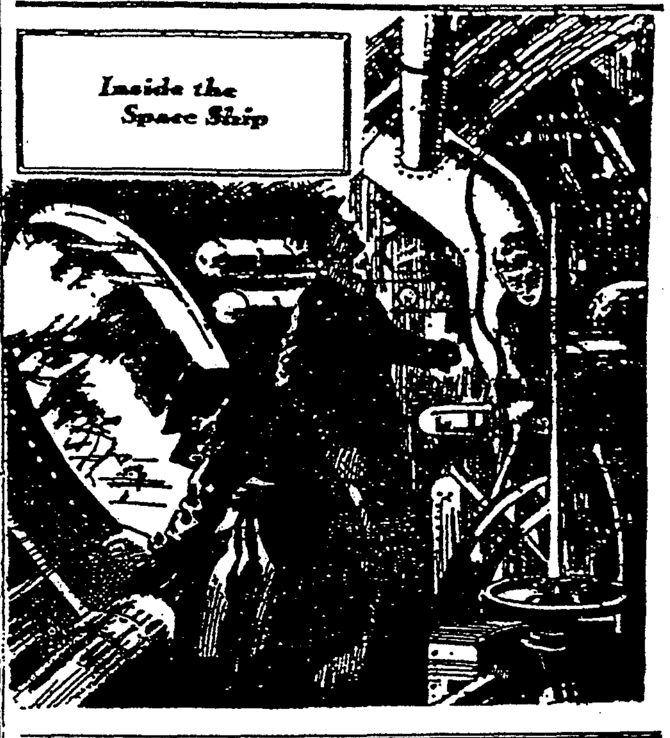
Rocket-powered cars built in 1929 by Daniel and Floyd Hungerford of Elmira, N.Y. They are propelled by gasoline/oxygen motors.



**Ein Raumschiff, abgebildet in einem holländischen Magazin vom Ol. April 1931**

*How to build*

# ROCKET SHIPS




PUBLISHED BY

JOHNSON SMITH & COMPANY

UNITED STATES AND CANADA

DETROIT, MICH. WINDSOR, ONT.

## *Like a Rocket Trip to Mars!*

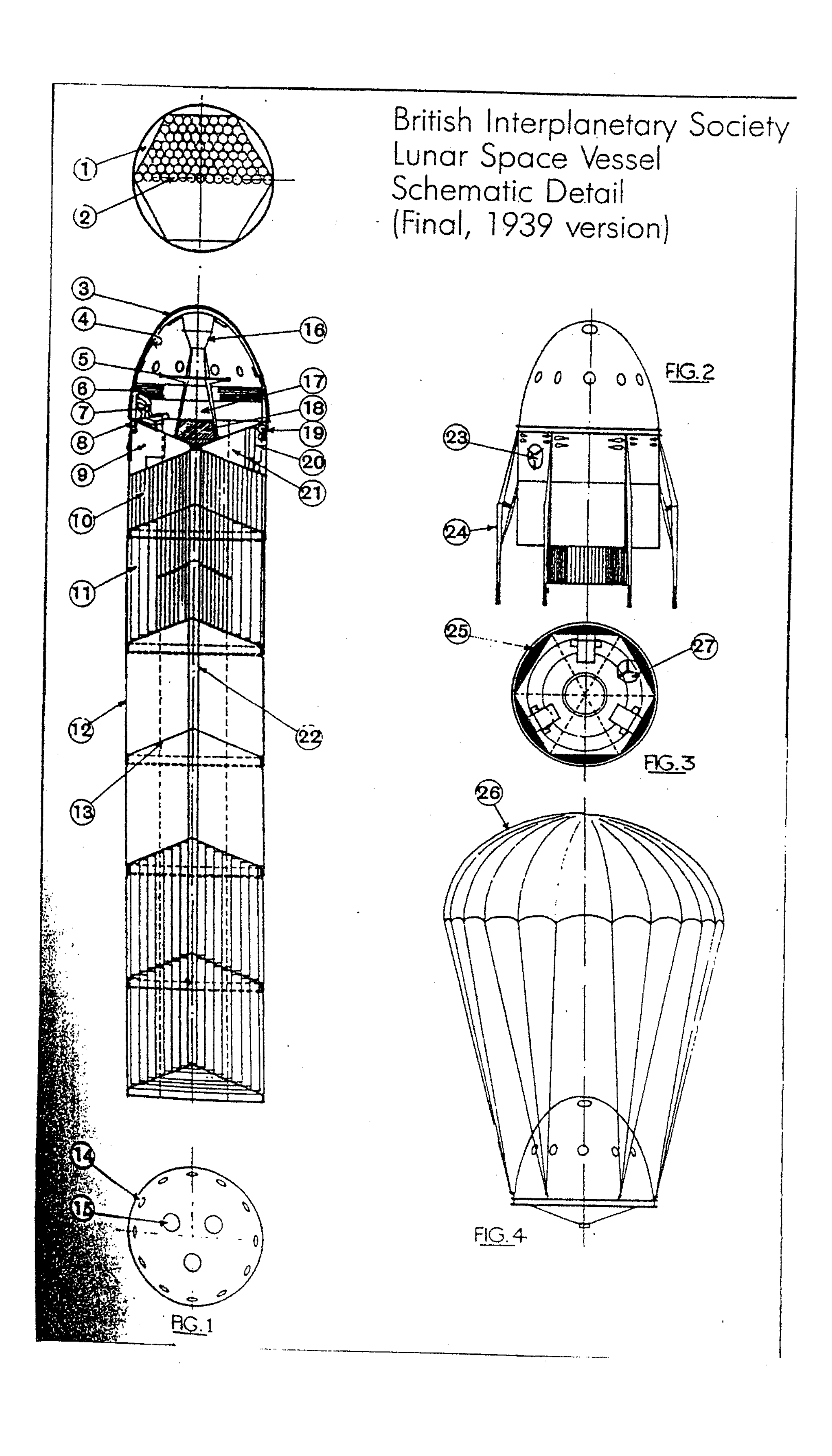
THAT'S THE

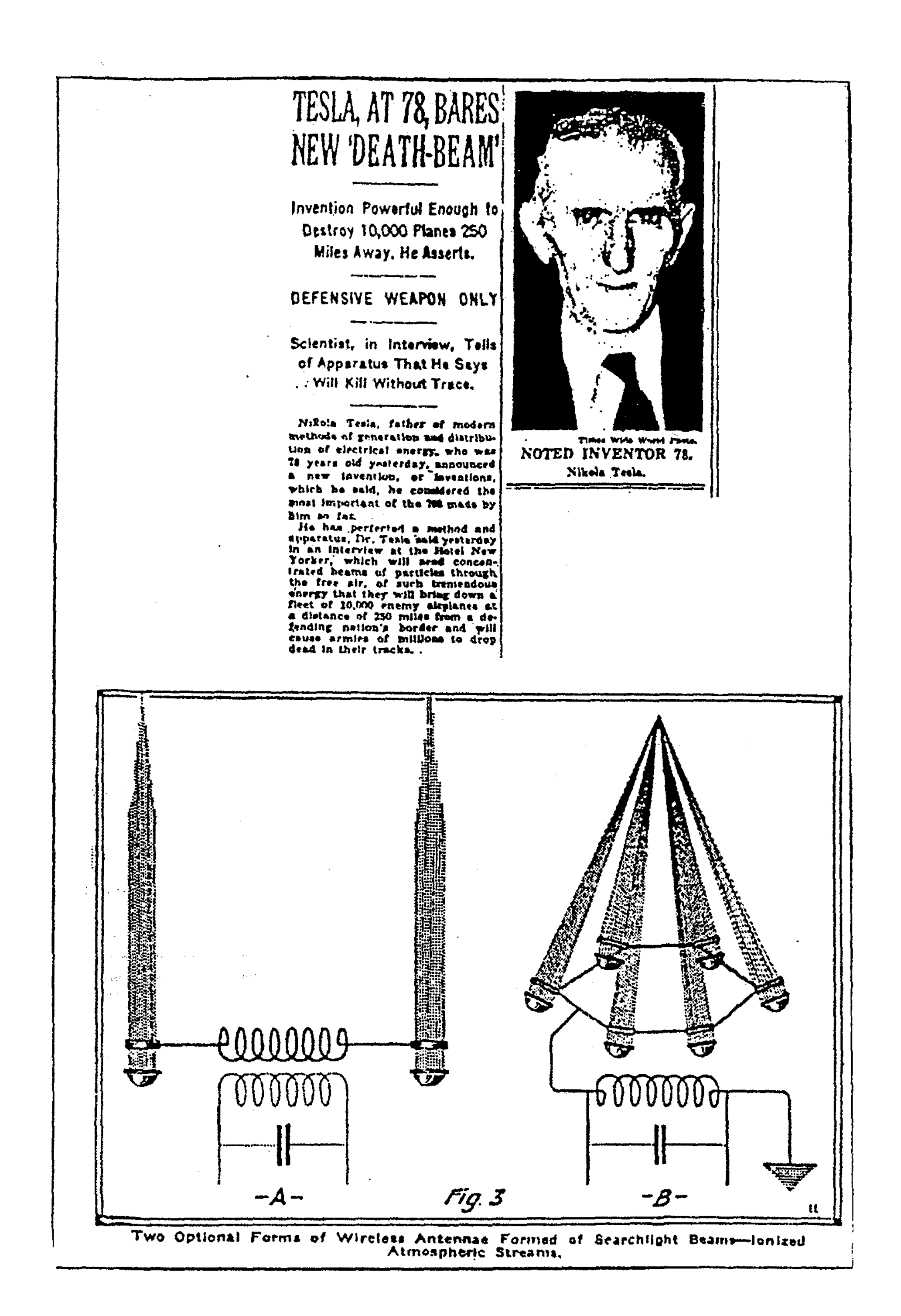
*Thrill of the* 1935

HARLEY-DAVIDSON–

Give it wings and it could almost take you to Mars like a rocket — the new '35 Harley-Davidson.

Boy, oh boy! You should know the tingle that creeps through you when you "take off" astride this plane-on-wheels. It begins when you kick the starter pedal. It grows stronger when you tip in the clutch and twist the throttle — it becomes a glorious thrill when you are zooming along out in front, never to be headed.


British Interplanetary Society
Lunar Space Vessel
Schematic Detail
(Final, 1939 version)
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
FIG. 1
FIG. 2
FIG. 3
FIG. 4



TESLA, AT 78, BARES NEW 'DEATH-BEAM'

Invention Powerful Enough to Destroy 10,000 Planes 250 Miles Away, He Asserts.

DEFENSIVE WEAPON ONLY

Scientist, in Interview, Tells of Apparatus That He Says Will Kill Without Trace.

Nikola Tesla, father of modern methods of generation and distribution of electrical energy, who was 78 years old yesterday, announced a new invention, or inventions, which he said, he considered the most important of the [illegible] made by him so far.

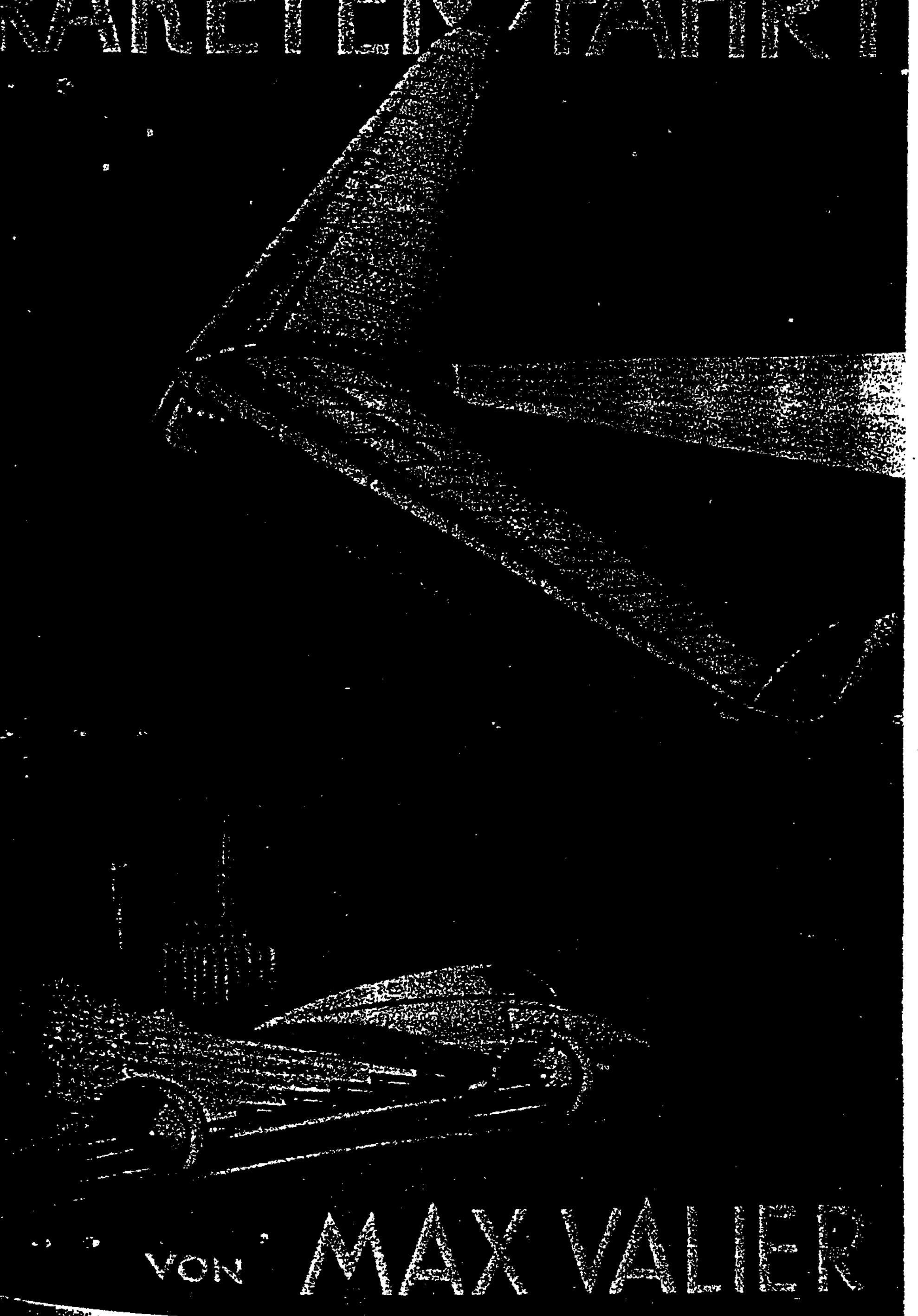
He has perfected a method and apparatus, Dr. Tesla said yesterday in an interview at the Hotel New Yorker, which will send concentrated beams of particles through the free air, of such tremendous energy that they will bring down a fleet of 10,000 enemy airplanes at a distance of 250 miles from a defending nation's border and will cause armies of millions to drop dead in their tracks.

Times Wide World Photo.
NOTED INVENTOR 78.
Nikola Tesla.

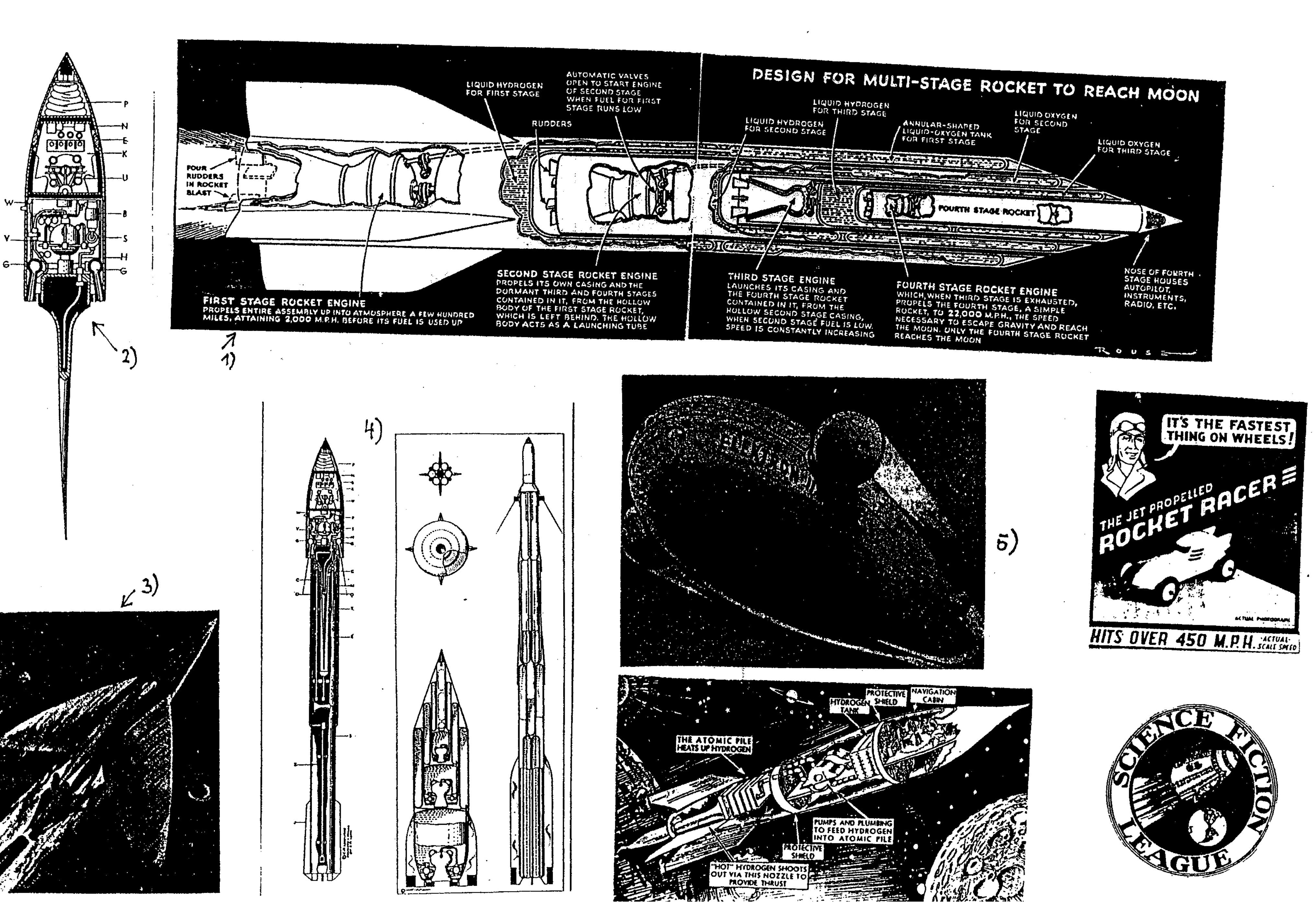


Two Optional Forms of Wireless Antennae Formed of Searchlight Beams—Ionized Atmospheric Streams.

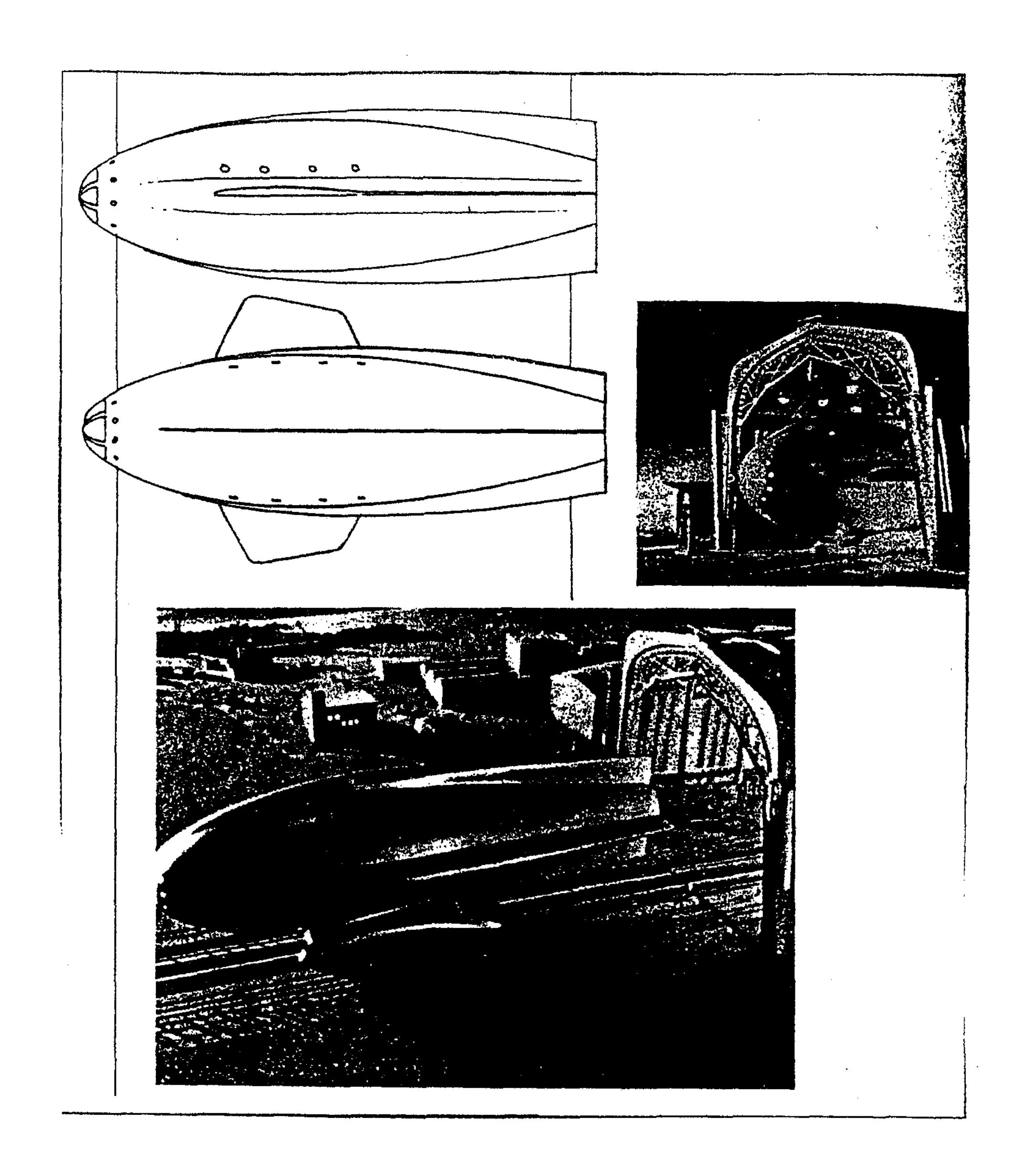
**<u>Oben:</u> Der Artikel in der „New York Times" über Tesla's Todesstrahl vom 11. Juli 1934**
**<u>Unten:</u> Zwei Abbildungen aus einem Artikel vom März 1920 der Ausgabe: „Electrical Experimenter". Der Artikel lautet: „Drahtlose Kraftübertragung nun möglich." Die Abbildungen zeigen seine Prototyp-Ausrüstungen für eine gerichtete ionisierte Strahlen-Transmission, eine „Todesstrahl-Suchlicht-Ausrüstung." Seltsam ist, daß, wie oftmals seit dem 18.Jh. berichtet wurde, die mächtigen Suchlichter Teil eines unidentifizierten diskusförmigen oder zigarrenformigen Flugabjektes darstellen.**


RAKETEN-FAHRT
VON MAX VALIER

**1) Popular Science, März 1947**
**2) Kabine einer Panzerrakete**
**3) Ananoff's Nuklear-Raumschiff**
**4) Raumschiff-Vorschläge von Constantin von Lent, einschließlich einer Landeausrüstung**
**5) Ananoff's nuklearelektrisches Raumschiff**



DESIGN FOR MULTI-STAGE ROCKET TO REACH MOON
LIQUID HYDROGEN FOR FIRST STAGE
AUTOMATIC VALVES OPEN TO START ENGINE OF SECOND STAGE WHEN FUEL FOR FIRST STAGE RUNS LOW
RUDDERS
FOUR RUDDERS IN ROCKET BLAST
LIQUID HYDROGEN FOR SECOND STAGE
LIQUID HYDROGEN FOR THIRD STAGE
ANNULAR-SHAPED LIQUID-OXYGEN TANK FOR FIRST STAGE
LIQUID OXYGEN FOR SECOND STAGE
LIQUID OXYGEN FOR THIRD STAGE
FOURTH STAGE ROCKET
NOSE OF FOURTH STAGE HOUSES AUTOPILOT, INSTRUMENTS, RADIO, ETC.
FIRST STAGE ROCKET ENGINE
PROPELS ENTIRE ASSEMBLY UP INTO ATMOSPHERE A FEW HUNDRED MILES, ATTAINING 2,000 M.P.H. BEFORE ITS FUEL IS USED UP
SECOND STAGE ROCKET ENGINE
PROPELS ITS OWN CASING AND THE DORMANT THIRD AND FOURTH STAGES CONTAINED IN IT, FROM THE HOLLOW BODY OF THE FIRST STAGE ROCKET, WHICH IS LEFT BEHIND. THE HOLLOW BODY ACTS AS A LAUNCHING TUBE
THIRD STAGE ENGINE
LAUNCHES ITS CASING AND THE FOURTH STAGE ROCKET CONTAINED IN IT, FROM THE HOLLOW SECOND STAGE CASING, WHEN SECOND STAGE FUEL IS LOW. SPEED IS CONSTANTLY INCREASING
FOURTH STAGE ROCKET ENGINE
WHICH, WHEN THIRD STAGE IS EXHAUSTED, PROPELS THE FOURTH STAGE, A SIMPLE ROCKET, TO 22,000 M.P.H., THE SPEED NECESSARY TO ESCAPE GRAVITY AND REACH THE MOON. ONLY THE FOURTH STAGE ROCKET REACHES THE MOON
ROUS
1)
P
N
E
K
U
W
B
V
S
H
G
G
2)
3)
4)
5)
IT'S THE FASTEST THING ON WHEELS!
THE JET PROPELLED
ROCKET RACER
ACTUAL PHOTOGRAPH
HITS OVER 450 M.P.H.
ACTUAL SCALE SPEED
NAVIGATION CABIN
PROTECTIVE SHIELD
HYDROGEN TANK
THE ATOMIC PILE HEATS UP HYDROGEN
PUMPS AND PLUMBING TO FEED HYDROGEN INTO ATOMIC PILE
PROTECTIVE SHIELD
"HOT" HYDROGEN SHOOTS OUT VIA THIS NOZZLE TO PROVIDE THRUST
SCIENCE FICTION LEAGUE



**Raketenflug zum Mond, ein Film, welcher auch als „Spaceship Number 1 Starts" („Weltraumschiff 1 startet") bekannt ist. Dieser wurde durch die „Bavaria Film-Kunst (Bayern) produziert. Weil die Deutschen all ihre Science-Fiction-Filme vor Kriegsbeginn absetzten, ist dieser Film nur ein kurzer Ausschnitt, editierte Szenen, welche bereits gefilmt wurden**
**Möglicherweise handelt es sich um einen Ausschnitt aus dem deutschen Dokumentarfilm: „History of Rocket Development" („Geschichte der Raketen-Entwicklung").**
**Am Ende des Filmes wird gezeigt, wie das Raumschiff seinen Hangar verläßt und zum Flug um den Mond startet. Die geschoßartige und kurzflügelige Rakete startet von einer Rampe und verläßt das Startgestell. Das Raumschiff-Modell, welches für den Film gebaut wurde, war 0,5 m lang. „Spaceship 1 Starts" wurde von Anton Kutter produziert, wobei technische Ratschläge von Ing. Fritz Beck beachtet wurden.**

# Vorwort

**„Beobachten - jedoch nicht schießen!"**

Seitdem die höchsten Offiziere der Luftwaffe der USA diese Order im Jahre 1948 herausgaben, wurden durch amerikanische Piloten sie scherzhaft als UFOs bezeichnet, Flugobjekte, welche wahrscheinlich in friedlicher Absicht häufig in den Luftraum der USA eindrangen. Warum beorderte die Luftwaffe ihre Piloten nicht, die rätselhaften Eindringlinge abzuschießen?

- **Angst vor extraterrestrischen Vergeltungsmaßnahmen?**
- **Diplomatische Proteste von der „unbekannten" Macht, welche über das größte Geheimnis unserer Zeit verfügt?**
- **Technologische Furcht induziert durch Ignoranz?**
- **Oder vielleicht wohlerwogene Täuschung?**

All diese Fragen werden in diesem Buch überzeugend beantwortet.
Wir beginnen mit der Begebenheit, in welcher der **Pilot Kenneth Arnold** involviert war, als er am westlichen Ende der USA-Kanada-Grenze am 24. Juni 1947 ein Geschwader rundlich geformter Luftschiffe in einiger Entfernung bemerkte. Sie schienen in der Tat einer Science Fiction-Darstellung entsprungen zu sein.
Es war tatsächlich sein Flugbericht, womit eine umfangreiche Serie von Sichtungen begann, welche bis heute andauern. Entsprechend seiner Ansichten sind diese Sichtungen das größte Geheimnis des 20.Jh. Entweder eine gewaltige Lüge oder aber der Beginn einer außerirdischen Offenbarung ftir die Menschheit.
Dies induzierte über 2 Jahrzehnte ein gut bewahrtes Geheimnis, aber auch eine unglaublich umfangreiche pseudowissenschaftliche Literatur, welche durch mehr als 400 private Forschungsgruppen genährt wurde, die auf der ganzen Erde ihr Unwesen treiben. Es wurde die Idee geboren, daß UFOs einfach nicht existieren oder aber es sich um Fluggeräte einer extraterrestrischen Intelligenz handelt, welche in der Lage sind, mit nahezu Lichtgeschwindigkeit durch den Raum zu fliegen, Gravitation und Trägheit zu neutralisieren, nach Belieben zu verschwinden usw.
Aber recht viel weniger bekannt sind **profunde Ereignisse während der letzten beiden Kriegsjahre des II Weltkrieges.**
Es wird höchste Zeit, daß die UFOs, oder besser Flugscheiben genannt, ein Name, welcher ihre aerodynamische Struktur besser beschreibt, ihren richtigen Platz einnehmen. Auch ist es an der Zeit, daß die Ufologie, ein absurder Zweig der „Wissenschaft", welcher den Mythos von extraterrestrischen bemannten Raumschiffen durch halbgöttliche Piloten nährt, demaskiert wird!
Andererseits dürfen wir die Erkenntnisse **militärischer Organisationen** nicht ignorieren, sofern sie zugänglich sind. Aber oftmals liegen bewußte Täuschungsmanöver vor.

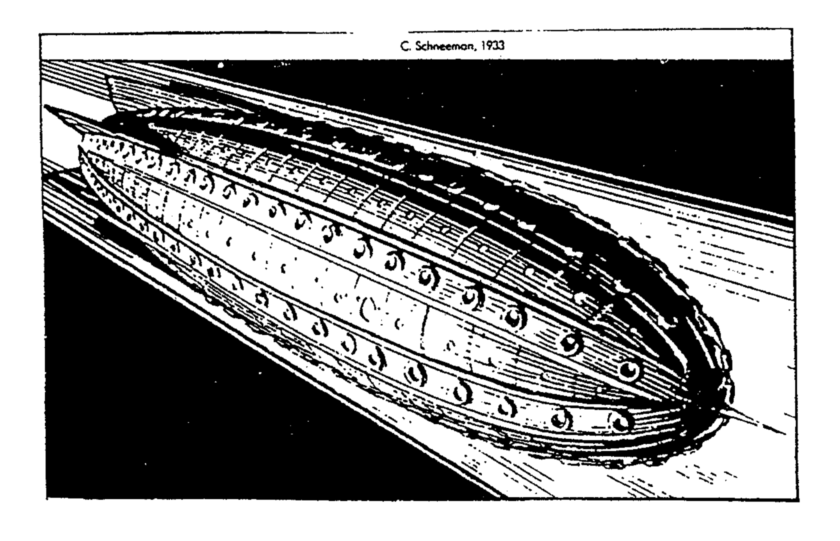
Bemerkenswert ist eine Deklaration, weiche **Konteradmiral Delmar Fahrney, früherer Leiter der Naval Guided Missile Section und Honorar-Präsident der Nationalen Forschungsgruppe für Luftphänomene** an die Presse übergab.
Fahrney deklarierte 1957, daß es gemäß „glaubwürdiger Informationen" es nun bestätigt werden konnte, daß unsere Atmosphäre zeitweise durch Objekte besucht wird, welche mit hoher Geschwindigkeit reisen, jenseits aller Dinge, welche amerikanische oder russische Flugobjekte zur Zeit erreichen können.
Berichte hochqualifizierter Beobachter bestätigen, daß diese Objekte oftmals in Formation fliegen und charakteristische Manöver ausführen.
Ihre Aktionen, so berichtete er, bekräftigen uns zur Schlußfolgerung, daß viele von ihnen bemannt sind. Unbestritten sind diese Objekte offensichtlich das Ergebnis umfangreicher Forschungen und eines **ungewöhnlichen technischen Know-How!**
Es ist möglich, daß sie einen extraterrestrischen Ursprung haben, aber das bedeutet nicht, daß wir eines postulieren müssen! Auch ist die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß manche Nation solch einen gewaltigen Schritt in ihrer Luftfahrt-Technologie realisiert hatte, um anderen Ländern zu helfen. Aber dies, so fugte er hinzu, ist höchst unwahrscheinlich.
An dieser Stelle möchten wir ein Postulat bekräftigen:

**Man muß bei diesen Forschungen,**
**welche ein gigantisches Mosaik darstellen,**
**nach einem streng begründeten Schema vorgehen.**
**Wunschdenken führt zu einer Leugnung der gesamten universalen Wahrheit!**

Im folgenden werden wir die nicht überzeugenden Phantasien der Ufologen vermeiden und uns auf nachweisbare Fakten beschränken. Wir werden versuchen, folgende Problematika zu enthüllen:

- **Wie entstand die Philosophie zum Bau der Flugobjekte mit derartig ungewöhnlicher Struktur?**
- **Einzelheiten darüber, wer diese gebaut hat und**
- **Wo wohin fliegen diese Flugobjekte?**

**R.V.**


C. Schneeman, 1933

## 1. Der 24. Juni 1947: „Tag der Erinnerung"

Im Jahre 1947 war der Staat Washington einer der jüngsten „Sterne" der amerikanischen Union. Zwischen der kanadischen Grenze und einem großen Komplex von Plateaus und Bergen ist er durch seine erstklassige wirtschaftliche Entwicklung bekannt (Landwirtschaft, Bergbau und Flugzeugbau), nicht zuletzt durch die Stadt Seattle.
Seine günstige geographische Lage machte diesen wirtschaftlichen Aufschwung möglich, und damit seine Handelsbeziehungen mit British Columbia u.a.
Noch bekannter wurde diese Region durch entsprechende **„UFO-Ereignisse".**
Nahe des Zentrums der **Cascade Range,** welche den Staat nahezu vertikal in 2 ungleiche Teile gliedern, erhebt sich der wesentliche Bereich des **Mount Rainier Nationalparkes,** ein Komplex von 28 Gletschern, welche den Gipfel des Mount Rainiers umranden. Den amerikanischen Touristen ist er auch bekannt als der **„Große heilige Berg"** der **Chinook-Indianer.**
Bedingt durch seinen Nationalpark, welcher leicht zugänglich ist sowie seiner charakteristischen lokalen subalpinen Flora ist dieses Gebiet bei den Besuchern sehr beliebt.
Ende des Frühjahrs 1947, das Tauwetter setzte früher als gewöhnlich ein, gab es nur wenig Besucher, welche das ruhige Erwachen des Parkes störten. In dieser malerischen Landschaft ereignete sich ein Flugzeug-Unglück, welches den Initialimpuls für eines der außergewöhnlichsten Phänomene unserer Zeit lieferte.
Während der Nacht vom 23. Zum 24. Juni verunglückte im südlichen Bereich des Mount Rainier eine **Marine-Einheit (C-46 Transport).** Als eine Militärbasis an der Küste die Nachricht erhielt, daß das Flugzeug vermißt wurde, verständigten sie Piloten, welche sich über dem Gebiet gerade befanden, damit sie sich an der Suche beteiligen mögen.
Am Dienstag, den 24. Juni war **Kenneth Arnold,** ein Geschäftsmann aus **Boise,** des benachbarten Staates von **Idaho,** vom Flughafen **Chehalis** mit einer Maschine unterwegs, auf einer regulären Geschäftsreise für eine Feuerkontroll-Gesellschaft. Er beabsichtigte, auf seinem Weg den Unfallort aufzusuchen.
Gegen 15.00 Uhr, etwa 20 Meilen voraus, konnte er die höchsten schneebedeckten Gipfel der Cascade-Kette sehen, welche sich zerklüftet gegen den klaren Himmel abzeichneten. Nach einer anstrengenden Suche auf Hinweise für das Unglück, stieg er auf 9200 Fuß und hatte **Yakima (1)** vor sich.
Mühsam erreichte er den Rand von Mount Rainier, als plötzlich eine **Blitzerscheinung** seine Aufmerksamkeit erregte: Wie er später berichtete, erschienen **9 silberne Objekte,** welche die charakteristische Form einer Untertasse aufwiesen. Sie flogen in einer **„diagonalen kettenähnlichen Formation", ähnlich einer Formation Gänse, in Richtung Berge mit offensichtlicher Überschall-Geschwindigkeit.**
In der Sonne leuchtend wie glühendes Metall, manövrierten die 9 Objekte unter den hohen Gipfeln der Gebirgskette, und gelegendlich stiegen sie auf und ab. Während einer kurzen Manöverpause flog die Formation in einer einzigen Kette, welche sich gegen den Himmel auf etwa 5 Meilen erstreckte. Mit Hilfe seiner Instrumententafel und perfekten Kenntnis des Gebietes war Arnold in der Lage festzustellen, daß die rätselhaften Flugobjekte in einem Zeitraum von 102 Sekunden bestimmte Gebiete überflogen. Daraus folgte, daß sie mindestens **1300 Meilen pro Stunde** flogen.

Weil er wußte, daß derzeit bekannte Flugzeuge derartig hohe Geschwindigkeiten nicht erreichen konnten, flog Arnold hinter die Formation, um festzustellen, ob es sich um reale Objekte oder um Luftspiegelungen handelt. Er näherte sich bis auf wenige Meilen und war dadurch in der Lage, wenn auch ungenau, besser beobachten zu können.
Es waren tatsächlich reale Objekte, wahrscheinlich metallisch, exakt kreisförmig mit einem Durchmesser von etwa 100 Fuß.
Interessanterweise verfugten sie über keine sichtbaren Flügel, und im Zentrum von jedem Objekt, so bemerkte er schließlich, befand sich eine Art strahlender Kuppel. Vielleicht beobachteten sie einen Eindringling, denn die 9 Flugscheiben beendeten plötzlich ihre Luftmanöver, bildeten eine Angriffswelle, flogen nordwärts und verschwanden in Richtung kanadischer Grenze.
Er nahm seine Suche nach dem Militärtransport wieder auf, indem er seine Erkundungen auf den Nordabhang der Berge erweiterte. Dann, erheblich gestört durch unerklärliche Himmelserscheinungen, entschloß er sich, die Luftfahrtgesellschaft darüber zu informieren, was sich ereignet hatte.
Nachdem er auf dem **Yakima-Flugplatz** gelandet war, entwarf er über seinen Flug einen Bericht, in welchem er darlegte, daß er 9 große Flugobjekte beobachtete, bisher völlig unbekannte Typen, welche den Rainier-Nationalpark überflogen.
Jahrelang baute die **Boeing-Luftfahrtgesellschaft von Seattle** riesige Flugzeuge (die letzten der Serie waren die berühmten Super-Festungen, welche den Stolz des Staates darstellten), aber keiner von diesen hatte jene rundliche Gestalt, welche durch erregte Augenzeugen beschrieben wurde.
Folglich wurden (halboffizielle) Berichte über Flugscheiben in der Geschichte der Luftfahrt mit Skepsis und Spott registriert.
Der **Arnold-Bericht** wurde nur in einer kleinen Zeitschrift publiziert, im **Fate Magazine,** welche sich metaphysischen Studien widmet. Hier wurde der mutmaßliche Beweis postuliert, daß es sich in diesem Fall um die Ankunft unidentifizierbarer extraterrestrischer Objekte auf unsere Erde handelt.

## 1.1 UFOs überfluten die westliche Hemisphäre

In den Tagen nach der Sichtung von Arnold, wurden lokale Zeitungen mit neuen und verschiedenen Berichten über rätselhafte Überflüge überschwemmt.
Nahezu all die Berichte stammten aus den Gegenden, welche sich in der Nähe der ersten Sichtung befanden. Während dieser Zeit berichtete **Fred Johnson,** ein Goldsucher aus Fortland, daß er ebenfalls selbiges Flugobjekt sah, oder eine andere Formation selbigen Typus, ebenfalls am 24. Juni.
An diesem Tag hatte er nahezu seine Goldsuche bei **Salmon Dam** beendet, ein Gebiet, welches etwa 4500 Fuß über dem Meeresspiegel in den Cascades liegt, als fremde und summende Lichterscheinungen ihn dazu veranlaßten, den Himmel zu beobachten, um herauszufinden, was dieses Phänomen verursachte.

Sechs leuchtende Flugobjekte, gigantischen rundlichen Spiegeln gleich, welche Sonnenlicht einfangen, überflogen das Gebiet hoch über den Berggipfeln in einer Höhe von etwa 3000 Fuß.
Während er dies durch sein Fernglas beobachtete, erkannte er, daß eines der Flugobjekte offensichtlich eine rundliche Konstruktion aufwies, welche über eine kurze wellenförmige Schwanzflosse verfügte (wahrscheinlich ein kurzer Dampfschweif oder brennbare Gase).
Bemerkenswert war allerdings die Tatsache, daß etwa 50 Sekunden lang die **Kompaßnadel verrückt spielte,** während 2 der Flugobjekte in niedriger Höhe flogen.
Aber der Bericht, welcher die größte Sensation induzierte, war ohne Zweifel der **Dahl-Report,** der die außergewöhnlichen Ereignisse betrifft, welche sich 3 Tage vor dem 21. Juni ereignet hatten.
An diesem Tage, gegen 14.00 Uhr, folgte **Harold H. Dahl** während einer Hafenkontrolle in **Puget Sound** (eine schmale Bucht, durchschnitten von vielen Fjorden, die sich von der kanadischen Grenze nach Tacoma erstrecken) der Küstenlinie des bewaldeten Teiles von **Maury Island.**
Plötzlich bemerkte er eine Formation rundlich geformter Flugobjekte aus einer dicken weißen Wolke heruntersteigen. Es waren keine Wetterballons, welche ihm ja bekannt waren.
Es handelte sich, wie er später in seinem Bericht darlegte, um 5 große weißliche Flugobjekte, etwa 100 Fuß im Durchmesser, die offensichtlich in einem Rettungsmanöver involviert waren. Sie kreisten um eine sechste Flugscheibe, welche etwa 1500 Fuß über der Küste verharrte, wahrscheinlich bedingt durch eine **Havarie.**
Plötzlich senkte sich die Flugscheibe im Zentrum auf 500 Fuß, verharrte und schien sich mit einem leisen Summgeräusch um die eigene Achse zu drehen. Auf der Unterseite der Maschine war eine Art dunkle und zentrale Öffnung deutlich zu sehen. Zeitweise breitete sich daraus strahlendes Licht aus (vielleicht war der Zugang durch eine „Blase" transparenten Materials geschützt), und es hatte den Anschein, daß sich um den Zentralzugang eine Serie regelmäßiger Schlitze befand.
Fünf Minuten später kreiste eine der Maschinen in größerer Höhe, sonderte sich aus der Formation ab und stieg herunter, bis es die bewegungslose Flugscheibe erreichte.
Beide Maschinen verblieben ca. 4 Minuten im Kontakt, dann trennte sich die eine von der anderen und begann eine größere Höhe aufzusuchen.
Da Dahl eine größere Havarie der Flugscheibe befürchtete, steuerte er sein Boot weiter in die Bucht hinein, gerade zur Zeit, als sich zahlreiche kleine metallische Fragmente zur Erde senkten, verbunden mit einer schwachen Explosion des nahezu bewegungslosen Flugobjektes.
Die Flugscheibe bewegte sich langsam in geringer Höhe und „spuckte" kontinuierlich Fragmente aus. Sie ähnelten metallischen Bruchstücken, waren offensichtlich sehr heiß, und als sie auf das Wasser auftrafen, stießen sie kleine Dampfwolken aus. Anschließend kehrte die Flugscheibe zum Zentrum der Formation zurück, welche dann mit hoher Geschwindigkeit über dem offenen Meer verschwand (2).
Der **Dahl-Report,** wie erwartet, erreichte ebenfalls die Redaktion des **Fate Magazine.** Die Redaktion beabsichtigte für entsprechende Nachforschungen **Kenneth Arnold** einzubeziehen. Am Ende dieser Nachforschungen schienen einige Informationen die Richtigkeit entsprechender Sichtung zu bestätigen. Andere Informationen wiederum legten über den Report einen Schatten ! (3)

Hierbei handelt es sich um einen **rätselhaften „Fremden",** welcher alles über die Ereignisse in Puget Sound wußte und angeblich den Augenzeugen empfahl, keiner Person etwas über die Details der Sichtung zu verraten.
**Arnold** gewann den Eindruck, daß entsprechende Widersprüche in der Berichtserstattung bewußt gesteuert wurden!
Interessanterweise unterließ die **A2-Aufklärungsgruppe der US-Armee** bis zum 31. Juli jegliche Untersuchung.
Zweifelsohne läßt sich vermuten, daß der Endbericht einige Jahre später entworfen wurde und bei **A.T.I.C. (Air Technical Intelligence Center)** sicher verwahrt wird. Angeblich beinhalten die Materialien (Tonnen von Metall), welche vom Himmel fielen und am Strand der Insel zu sehen waren, nichts anderes als Fragmente eines sonderbaren **porösen Lavagesteins.**
**Arnold** sendete einiges von diesem Material an das **chemische Laboratorium** der **Universität von Chicago,** welche es als **Schlacke vulkanischen Ursprungs** klassifizierte.
Der Rest des Materials, übergeben an die **A-2-Agenten,** ging bei einem Flugzeugunglück angeblich verloren, und dies während des Erforscher's Flug zur **Hamilton-Luftwaffenbasis in Kalifornien.**
Wie auch immer, der Report endet mit dem Postulat (Report von Dahl und Chrisman), daß die Fragmente nur **mineralische Bildungen** waren, welche am Rand von **Maury Island** gesammelt wurden, **„Kuriositären",** welche sie als Beweis von Unfalltrümmern der Flugscheibe überzeugend der Presse zeigten mit dem Ziel, höchstes Interesse für ihre Geschichte zu wecken (4). Offensichtlich würden die Zeugen unter Druck gesetzt!!
Die Geschichten von Arnold und Dahl wurden sogar durch bedeutende Zeitschriften aufgegriffen und verbreiteten sich auf diese Art und Weise wie ein Lauffeuer! Und mit selbiger Geschwindigkeit war der Himmel der USA mit Flugscheiben regelrecht übersät, vom Pazifik bis zum Atlantik, wobei eine regelrechte **Psychose** Millionen amerikanischer Menschen heimsuchte, welche den Horizont ängstlich beobachteten und hofften, eine brisante Sichtung zu machen.
Am Ende der ersten Juli-Woche rühmten sich bereits 38 Staaten der USA damit, ein rätselhaftes fliegendes Objekt gesehen zu haben (5).
Während in den USA die Sichtungen unbekannter Flugobjekte anhielten, zeigte sich in Europa eine ausgeprägte Skepsis!
Sichtungen in Nordamerika wurden z.B. durch die britische Presse aufgegriffen. Hier sogar durch die **Times,** welche entsprechende Sichtungen mehr als vorsichtig beurteilte. Und der **Daily Telegraph** dachte, daß er all diesen Geschichten den Todesstoß versetzen könne, indem er postulierte, daß die Flugscheiben, welche durch die Amerikaner gesehen wurden, nichts anderes sind, als das indirekte Ergebnis eines starken Exportes von Scotch Whiskey (6).
Betrachten wir aber die überzeugendsten Sichtungen, so z.B. den rätselhaften Überflug im Juni 1947, so läßt sich feststellen, daß diese offensichtlich auf die NW-Ecke der USA begrenzt waren.
Dann erschienen während der ersten Juli-Woche stark leuchtende Körper über **Oregon, Nevada, New England** und der **kanadischen Provinz Quebec.** Am 08. Juli war es **Kalifornien** und **New Mexico.** Am 08. Juli wurde auch von einer Flugscheibe über **Südafrika** berichtet. Dieses gut erkennbare Objekt kreiste in großer Höhe ca. 15 Minuten über **Johannisburg.** Unter Abgabe einer dichten Rauchwolke verschwand es dann sehr schnell.

Am selbigen Tag beobachteten mehrere Menschen in **Sydney (Australien)** ein schnelles und strahlendes Objekt, oval geformt, welches mit den Beschreibungen aus Kanada und den USA übereinstimmt.
Nach der ersten Juli-Dekade wurde die gesamte westliche Hemisphäre, praktisch von Pol zu Pol, durch Flugscheiben aufgesucht....

## 1.2 Vertuschungen der US-Luftwaffe

Die Existenz fremder Himmelsphänomene wurde geprüft, und die öffentliche Meinung in den USA wurde zunächst in **2 unterschiedliche Ströme** gegliedert.
Die eine Strömung stützte sich auf die Philosophie, daß es sich bei diesen Phänomenen um **massive Experimente durch das Militär (Luftwaffe u.a.) handelt,** Experimente mit neuen Typen extrem starker **Funksteuerungs-Ausrüstungen (Fernlenkung)** für **nukleare Waffensysteme.** Es wurde vermutet, daß einige dieser Ausrüstungen aufgrund von Mangelerscheinungen außer Kontrolle gerieten.
Die andere Strömung postulierte **atmosphärische Erscheinungen,** so z.B. kugelförmige elektrische Entladungen oder aber radioaktiven Charakter als Ergebnis **nuklearer Detonationen.**
Darüber befragte man **David Lilienthal,** den Vorsitzenden der Atomenergie-Behörde, welcher der Presse eine klare Antwort gab:

**„Ich kann es nicht verhindern,
wenn derartig närrische Dinge gesagt werden."**

In der Zwischenzeit begannen sich in der Öffentlichkeit Gerüchte zu mehren, welche einen Anstieg von nicht mehr zu verbergender Unsicherheit dokumentierten.
Waren die Flugscheiben vielleicht interplanetare Botschaften, welche vom sterbenden Planeten Mars gesendet wurden? Oder waren es russische Raketen, die mit speziellen Antrieben versehen waren, möglicherweise mit Kernenergie?
Der Luftwaffenstab fühlte sich nun gezwungen, eine Untersuchung dieser Gerüchte zu veranlassen, um die Öffentlichkeit zu beruhigen. Genau 10 Tage nach dem Rainier Park-Unfall gab die Luftwaffe eine kurze Erklärung heraus, daß die ganze Geschichte nur die Frucht einer Art von **Massen-Halluzination** war.
Diese gezielte Verschleierungstaktik bekräftigte nur viele Amerikaner in ihrem Glauben, daß durch die Bewohner anderer Planeten (Mars, Venus oder sogar Saturn) mittels Flugobjekten, welche nicht denen unserer Raketen entsprechen, gezielte Forschungsexpeditionen auf die Erde unternommen wurden.
In England z.B. existierten weitverbreitete Gerüchte bezüglich einiger seltsamer Himmelsphänomene. Hierbei handelte es sich um angebliche **„sowjetische Phantomraketen",** welche während des Frühjahres 1946 vor allem die skandinavischen Länder in Atem hielten. Sowjetische Astronomen postulierten aber, daß nach Beendigung des II Weltkrieges gelegendlich interplanetare Raketen (Flugobjekte) auf die Erde gesendet wurden, und vor längerer Zeit traf sogar ein solches Flugobjekt unsere Erde im Gebiet der sibirischen Tundra.

**Kenneth Arnold** wurde sogar zeitweise als der erste Mensch betrachtet, welcher „Marsianer" gesehen hatte. Natürlich lehnte er das „Marsianer-Postulat" und die These, daß entsprechende Flugscheiben durch die russische oder amerikanische Luftwaffe gebaut wurden, ab. Auch war es kein atmosphärisches Phänomen, protestierte er.
Jahrelang hatte er Flugerfahrung, kannte diese Berge und vertraute auf seine Fähigkeiten. Aber noch niemals hatte er in seinem Leben Flugobjekte gesichtet, welche sich mit derartig unglaublicher Geschwindigkeit bewegten!
Sicher könnte die Luftwaffe oder die Presse behaupten, daß es ein Einstein oder was auch immer war oder eine andere Verrücktheit, aber er wußte genau, **was er gesehen hatte!**
Nun ereignete sich, daß **Ray Palmer,** der Herausgeber von **FATE,** ihm die Untersuchung des **Dahl-Berichtes** anvertraute. **Arnold** begann per Flugzeug zwecks Erkundung verschiedener Sichtungen die USA zu bereisen und sammelte für sein Buch **„The Coming of the Saucers",** welches er später mit Palmer schrieb, Material (7).
Er versuchte sehr sorgsam die Berichte zu untersuchen, um das Rätsel zu lösen, aber trotz allem, so war er für die meisten Amerikaner der erste Mann, welcher die „Marsianer" gesehen hatte....
Die UFO-Frage wurde Gegenstand des Spottes und von den Experten abgelehnt.
Während der zweiten Juliwoche dachte das Pentagon, daß es im Hinblick auf die unterschiedlichsten Reaktionen der Öffentlichkeit ratsam wäre, andere Schlußfolgerungen hinsichtlich der Flugobjekte anzubieten als die zweifelhafte Philosophie der Luftwaffe wie folgt:
**„Das rätselhafte Objekt, welches die Menschen glaubten gesehen zu haben, war wahrscheinlich geflektiertes Sonnenlicht auf Wolkenformationen, welche sich in großer Höhe bewegten oder explodierende Meteoriten, von welchen mikroskopische Reste das Sonnenlicht reflektierten oder aber große Hagelkörner, die auf- und abgleiteten, vermittelten die Illusion eines horizontalen Fluges."**
Für diese schlichte „Aufklärung" wurde die militärische Führung durch die Presse angeklagt, weil durch diesen offensichtlich hoffnungslosen Versuch gefährliche Fakten vertuscht wurden.
Ein unermüdlicher Reporter entdeckte beispielsweise, daß zur Zeit der ersten Sichtungen Luftwaffengeneral **Carl Spaatz** lange Zeit in jenen nordwestlichen Gebieten verbrachte. Spaatz entgegnete trocken, daß er dort jedes Jahr seinen Urlaub verbringe, um seinem Lieblingssport, dem Lachsfang, nachzugehen.
Wie auch immer, so senkte sich unzweifelhaft eine Flugscheibe auf das Territorium der USA.

## 1.3 Der Yellowstone „Yo - Yo"

Am 07. Juli 1947 flog in 30 000 Fuß Höhe in Richtung der **Luftwaffenbasis Bozeman (Montana)** ein zweimotoriges P38-Jagdflugzeug, welches für eine Fotoaufklärung des fotographischen Dienstes der US-Armee unterwegs war.
Der Himmel im Bereich des nördlichsten Randes des Yellowstone-Nationalparkes war völlig wolkenlos. Bis auf eine kleine Störung im Ölsystem des Motors, in diesem Fall aber nicht so schlimm, verlief der Flug routinemäßig.
Plötzlich rief der Fotograph laut: **„Seht, sie kommen! Sie haben uns nahezu abgefangen!"**
**„Was? Was kommt da?" fragte der erstaunte Pilot.**
Was könnte womöglich diesen einsamen Flug bedrohen? Der Krieg war vorüber, definitiv seit einiger Zeit.
Über solche Dinge werden die Medien immer berichten.
Für einige Zeit schwebte im Bewußtsein der amerikanischen Flieger der unheimliche Schatten eines **neuen Pearl Harbor.** Der kalte Krieg, Gegenstand zahlreicher politischer Konflikte, war schon unangenehm genug.
Immer wieder wird diese als **„militärisch eingestufte Begebenheit"** zitiert **(Leutnant Vernon Blair):**
**„... Ich sah das Yo-Yo hinter mir. Ich nenne es Yo-Yo, weil ich an ein Spielzeug dachte, welches Kinder und Jugendliche benutzen. Wir hatten den Befehl, es um jeden Preis abzuschießen, aber ich erinnere mich, daß ich ca. 360 Meilen pro Stunde flog, aber das fremde Flugobjekt holte mich schnell ein. Wie auch immer, so konnte ich es einige Sekunden lang beobachten. Es hatte die Form einer sehr flachen Auster und war, so erschien es mir, etwa 15 Fuß breit und über 3 Fuß dick. Dieses Objekt flog relativ leise und sendete ein Licht aus, wie einen Schweif, welchen es hinter sich herzog.**
**Sobald es mich eingeholt hatte und ich versuchte, es zu verfolgen, beobachtete ich, wie es nach unten schwebte. Dann befand es sich in einem Dutzend dieser Yo-Yo, welche, ähnlich Jagdfliegern, zum Angriff aus dem Verband ausschehrten."**
**„Sind sie sicher, daß es metallische Objekte waren und nicht z.B. einfache Leuchtkugeln, welche sich aus eigenem Antrieb bewegten oder Effekte einer Luftspiegelung?"**
**„Das rätselhafte Flugobjekt schien aus Aluminium gemacht zu sein. Sie waren perlgrau gefärbt, und auf der Unterseite war eine Art leuchtende Blase erkennbar oder transparentes Material."**
**„Sahen sie, wer dort flog? Und warum machten sie keine Aufnahmen?"**
**„Wir beobachteten es und versuchten herauszubekommen, ob es irgendjemanden an Bord gab. Sie bewegten sich schneller als wir es kpnnten!"**
**„Wurde ihr Flugzeug gestriffen?"**
**„Nein, absolut nein. Ich wußte nicht, warum es nach unten schwebte. Vielleicht hatte er bereits einen mechanischen Schaden oder aber er geriet zufällig in meinen Luftschraubenstrahl und wurde zur Seite geschleudert. Wie ich aber bereits sagte, so flogen wir ganz schön schnell." (8)**

Der Fotograph bestätigte, daß er kaum Zeit hatte, weil die Objekte zu schnell flogen, aber sein Bericht stimmte in seinen wichtigsten Einzelheiten mit dem des Piloten überein. Der Pilot wurde von seinen Vorgesetzten als ernster und ehrlicher Offizier beschrieben, welcher seine Arbeit ernst nimmt

Er fügte hinzu, daß er seine Aufmerksamkeit auf eine der Maschinen richtete, welche sich kurz der P-38 näherte, und es kam ihm so vor, daß er flüchtig im Flugobjekt einen Piloten gesehen hatte, welcher flach in der Kabine lag und aus dem Bullauge an der Vorderseite der "Blase" sah.

Das Gebiet, in welchem sich das seltsame Flugobjekt zur Erde senkte, ist uneben und stark bewaldet. Der **Stab der Bozeman-Basis,** welcher durch das Pentagon authorisiert wurde, begann das Gebiet sorgfältig abzusuchen, aber ohne irgendwelche positiven Resultate (9). Vielleicht hatten die „Marsianer" jene wertvollen Fragmente aufgesammelt?

Einige Amerikaner weinten sogar über das traurige Schicksal des unbekannten Helden, welcher umkam, um den geheimen Fortschritt der amerikanischen Luftfahrt zu fordern. Es wurde auch befürchtet, daß die „Marsianer" böse sein werden. Aber nichts hatte sich ereignet.

Tatsache aber ist, daß die Flugscheiben im Gebiet der westlichen Hemisphäre ihre Flüge fortsetzten und dabei bestimmte Routen bevorzugten.

Im Fall der leichtsinnigen Benennung mit Yo-Yo, womit **Leutnant Blair** das fremde Schiff verglich, bedingt durch seine Ähnlichkeit mit einem verbreiteten Spielzeug, bestätigten spätere Beobachtungen eine sonderbare **„biplanare Form".**

Diese Beobachtungen wurden durch mehrere Zeugenaussagen gestützt, und Aussagen während der nachfolgenden Jahre deuten darauf hin, daß sich die Flugscheibe offensichtlich um ihre eigene Achse drehte.

Der leuchtende Schweif wurde auf eine Art **Düseamotor** zurückgeführt, eines speziellen, bisher unbekannten Typus.

Obwohl propellergetriebene Flugzeuge bisher dominant waren, so waren aber düsenbetriebene zu jener Zeit eine militärische Seltenheit. Es gab einfach keine Erklärung dafür, und so unterstellte man diese Technologie den „Marsianem."

Die Presse allerdings war hartnäckig und fragte u.a., warum diese kleine Flugscheibe, welche vermutlich viele Millionen Meilen durch den kosmischen Raum reiste, so plötzlich und schmählich ihren Flug beendete, und dies in der Nähe4 der P-38. Könnte es vielleicht so gewesen sein, daß jener atmosphärische Bereich für die „Marsianer" schädlich war?

insgesamt gesehen, so war niemand in der Lage, für dieses Ereignis eine plausible Erklärung zu liefern.

Die Erwägungen, welche wir nun in Betracht ziehen müssen, sind vielfältig. Vielleicht ein wichtiges Postulat:

**Die US-Luftwaffe bestreitet die Existenz der Flugscheiben, gibt aber an ihre Piloten geheime Befehle aus!**

Widerspruch und Konfusion? Nein, eher **bewußte Täuschung,** eine Täuschung, welche sich etwa 20 Jahre fortsetzte!

## 1.4 Anhang zum „MANTELL-Fall"

Wie wir gesehen haben, so wurden die amerikanischen Sichtungen unbekannter Flugobjekte Ende Juli 1947 weniger, und im August 1947 erschienen einige einzelne Flugscheiben über Europa. Dann hörten die Sichtungen völlig auf. Die Presse hatte dafür ihre eigene Erklärung. Sie befragte einige Experten, welche nicht den Befehlen der Luftwaffe unterlagen.
Viele Astronomen lehnten die Philosophie vollständig ab, daß eine **neue und unbekannte Form des Fluges** existieren könnte. Sie deuteten all diese Sichtungen als **Meteoriten,** welche während dieser Zeit immer häufiger auftraten, da es sich um eine **reguläre Sternschnuppenschwarm-Erscheinung** aus dem Gebiet des **Aquarius II** handelt. Einige postulierten aber, daß Form und Geschwindigkeit der Objekte, wie durch viele Zeugen angenommen, im Bereich technischer Geheimnisse liegen könnten, welche nur dem **Militär** bekannt sind. (10)

Andere Experten pochten auf ihre Erfahrung. Manche akzeptierten die „öffentlichen Erklärungen" ohne Diskussion. Andere wiederum stützten sich auf Deutungen, welche auf die Erscheinung einer **Luftspiegelung oder Fata Morgana** basierten. Aber es gab unter ihnen auch jene, welche auf **zunehmende Starts neuer Typen von Wetterballons** hinwiesen, aber auch solche, welche die Möglichkeit in Erwägung zogen, daß einige atmosphärische Phänomene mit zunehmenden **Radar-Installationep** korrelieren, welche entwickelt wurden. Auch gab es „Experten", welche alles auf eine spezielle Art von **Halluzination (sogenannte muscae volitantes)** zurückführten.
Eine Gruppe postulierte nicht ohne Beunruhigung, daß vielleicht **Experimental-Maschinen** über die gesamte Erde gesendet wurden, aber ein dummer Zufall könnte dieses extrem nationale Geheimnis gefährdet haben.
Eine andere Gruppe vermutete, daß jene Flugscheiben Aufklärungsmaschinen sind, welche mit einer Sicherheitsautomatik versehen sind, um Hindernissen aller Art ausweichen zu können. Diese Flugobjekte wurden auf der **Grundlage deutscher Projekte von 1944** erbaut. Aber sollte sich Amerika selbst ausspionieren?
Nur Rußland, so vermutete man, welches ebenfalls über geheime Waffensysteme verfügt, könnte in der Lage sein, diese Erfindungen profitabel zu nutzen, um Amerika's Wirtschaft und Militär auszukundschaften.
Die US-Luftwaffe induzierte Ablehnungen. Flugscheiben, entweder russische, amerikanische oder extraterrestrische seien nichts als große Lügengeschichten. Die Zeugen wurden nicht ernst genommen, indem man ihnen Halluzinations-Vorstellungen unterstellte.
Experten lehnten die Flugscheiben i.d.R. ab, Medien mischten sich ein, ohne aber das aufregende Geheimnis zu entschleiern.
Um nun die Öffentlichkeit und die störende Presse zu beruhigen, obwohl die Flugscheiben einige Zeit nicht gesehen wurden, verabschiedete am 30. Dezember 1947 der **Verteidigungsminister James Forrestal** eine Order, welche eine ständige Kommission zwecks Untersuchung der Flugscheiben aufstellte.

Plaziert unter dem **Air Materiel Command (A.M.C.) an der Wright-Patterson Basis** und geleitet durch **Prof. J. Allen Hynek,** damals der Direktor des **McMillin astrophysikaiischen Observatoriums der Ohio State-Universität,** nahm die Kommission ihre Arbeit auf und verschickte an die Zeugen spezielle Fragebögen, welche ungewöhnliche Himmelsphänomene beobachteten. Es handelte sich um Fragebögen, welche analytische und statistische Bewertungs-Grundlagen zum Gegenstand hatten und dann durch eine Expertengruppe zivilen und militärischen Charakters ausgewertet wurden.

Obwohl offiziell verschleiert, so bestand das Ziel der Kommission darin, entsprechende Sichtungen als fehlerhaft gedeutete Erscheinungen zu werten. Beispielsweise psychopathische Halluzinationen, Falschmeldungen, optische Illusionen, Wetterballone, Linsenwolken, gewöhnliche Flugzeuge, die in großer Höhe fliegen, Vogelzüge u.a. (11)

Von den 117 Sichtungen aus dem Jahre 1947, welche sie aus den Presseberichten aussuchten, fugte die Kommission noch 436 individuelle Fragebögen hinzu, welche die folgende 2-Jahresperiode umfaßte. Eine harte Nuß für ihre Untersuchungen war ein sensationeller Anteil von Beweisen aus **Kentucky,** bekannt als der **„MANTELL-Fall".**

Diese Begebenheit ist derartig gut bekannt, daß wir hierüber im Detail nicht zu berichten brauchen, aber es gibt einen bisher nahezu völlig unbekannten Aspekt, eine wertvolle Notiz, welche Licht auf die komplizierte UFO-Frage wirft. Die tragische Begebenheit begann im benachbarten Staat Indiana. Am 07. Januar 1948, gegen 14.30 Uhr, passierte die Stadt Madison ein hochfliegendes, strahlendes und flaches kreisförmiges Objekt bei einer Geschwindigkeit von etwa 500 Meilen pro Stunde.

Es gab unzählige Telefonate aus **Elizabethtown, Lexington** und **Fort Knox.** Kurz danach wurde eine Militärluftwaffenbasis **(Godman Field)** alarmiert.Es wurde tatsächlich ein gigantisches und strahlendes Objekt gesehen. Es bewegte sich in diesem Gebiet sehr schnell und erweckte den Eindruck, daß es auf einer Art methodischer Forschungsreise unterwegs war. Gegen 15.00 Uhr erschien dieses Objekt oder vielleicht ein anderes selbigen Typus unmittelbar über der Basis.

Es wurde mittels Ferngläser beobachtet, und **Oberst F.G. Hix** schlußfolgerte, daß es eine leuchtende Flugscheibe gigantischer Größe war. Mit aller Wahrscheinlichkeit betrug ihr Durchmesser 150 Fuß.

Unter dem Kommando von **Hauptmann Thomas Man teil** kehrten 3 F-51 Mustang-Jäger zur Basis zurück. Die Einheit erhielt Funkbefehle, um das sich inzwischen fortbewegende Objekt zu identifizieren.Kurz danach kehrten 2 der Jagdflugzeuge zur Basis zurück, da ihr Treibstoff zur Neige ging. Hauptmann Mantell setzte die Verfolgung fort, und gegen 15.15 Uhr berichtete er:

**„Ich habe das Ding gesehen. Es scheint metallisch zu sein und von enormer Größe. Es rotiert schnell und ist von rötlichen Lichtstreifen umgeben. Es ähnelt einer Eiskugel, oben rot gefärbt und am obersten Ende periodisch aufblitzend."**

Nach offiziellen Quellen lautete seine letzte Funkmeldung:

**Es ist ruhig um mich herum, und ich reguliere meine Geschwindigkeit. Ich steige bis auf 20000 Fuß, aber bald werde ich die Jagd aufgeben." (12)**

Wie auch immer, ein Personalangehöriger vom Godman-Kontrollturm enthüllte später einem Mitglied des **British Flying Saucers Bureau,** eine private Vereinigung, welche sich mit der Untersuchung von UFOs befaßt, daß die Geschichte weiter ging...

Kurze Zeit später vereinbarte Hauptmann Mantell, näher an dieses Flugobjekt zu gelangen.

**„Mein Gott!"** rief er dann per Funk aus. **„Es gibt einen Menschen darin!"**
Der Rest seiner Worte, falls es noch einige gab, wurde durch einen unbeschreiblich stärker werdenden Lärm überlagert. Dann kam es zu einem fürchterlichen Crash, und der Funkverkehr brach zusammen.
Während sich nun um Hauptmann Mantell beunruhigende Stille breitmachte, kreiste über Ohio ein anderes weißgoldenes, kreisförmiges Objekt, welches durch ein rotes Halo umhüllt war. Es passierte sehr schnell die **Lockbourne-Luftbasis** und erreichte offensichtlich stratosphärische Höhe.
Etwa zur gleichen Zeit, nur wenige Meilen vom **Flugplatz Wilmington (Delaware)** entfernt, erschien für ca. 35 Minuten aus südwestlicher Richtung eine Art Feuerball, welcher durch eine Wolke grünlichen Gases umgeben war. Dieses Flugobjekt führte beeindruckende Manöver durch, ein Wechsel zwischen Loopings sowie vertikalem Auf- und Absteigen. Schließlich entfernte es sich mit einer „furchterregenden" Geschwindigkeit. Dies war an diesem denkwürdigen Tag die letzte Sichtung.
Etwa früh am nächsten Morgen, nach einem Anruf von der Lokalpolizei in der Nähe von Fort Knox gab es Polizeiaufgebote, welche auf Befehl der **Godman-Basis** kamen. Sie fanden die Überreste des Mustang-Jägers, welche über dem gesamten Gebiet verstreut herumlagen. (13)
Die Presse hatte keinen Zugang!
Es gab keinen Fotographen, und es erreignete sich auch keine Meldung an die Presse. In der Tat handelte es sich hierbei nicht um einen der einfachen Luftfahrt-Unfälle, von welchen die Berichte voll sind. Der „Mantell-Fall" war eine rätselhafte Begebenheit, welcher sogar noch rätselhafter durch die Feststellung interpretiert wurde, daß einige der Wrackteile offensichtlich **winzige Perforationen** aufwiesen und **porös oder rauh** waren. Es sah so aus, daß das Flugobjekt einer Kombination eines **starken Hitzestoßes** und einem **heftigen abrasiven Strom** ausgesetzt war.

## 1.5 Bericht Nr. 102

Am 27. Dezember 1949 sendete **Prof. Hynek** über die Untersuchung einen Endbericht nach Washington. Der Bericht lautete: **Bericht Nr. 102-AC/49-15-100/Projekt SIGN,** und die Order-Nr. **629/49 der Leitstelle des** U.S.A.F. bezeichnete die offizielle Auflösung der Kommission.
Während der 2-jährigen Arbeit wurden 375 der zuverlässigsten Berichte analysiert, $34000 ausgegeben und die Schlußfolgerungen waren, wie wir bereits gesehen haben, daß die Existenz der Flugscheiben grundsätzlich nicht bestätigt wurde.
Wie auch immer, von den 228 Sichtungen wurden nur 194 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie wurden mit den festgelegten „Hintermännern" der Kommission abgesprochen und entsprechend frisiert. Immerhin wurden tatsächlich **34 Fälle** als unerklärlich betrachtet. Beispielsweise ist der Fall erwähnenswert, wo Hauptmann Mantell sein Leben verlor. Dieser Fall wurde so interpretiert, daß entsprechende Nacht der Planet Venus besonders hell erstrahlte, oder aber, daß Mantell versuchte, eine hohe Federwolke zu verfolgen, welche die Reflektionen der Sonne einfing, und schließlich war es einfach der **„Kontakt mit einem unbekannten Objekt."**
Insgesamt gesehen, so wurden die 34 Fälle als spezielle atmosphärische Phänomene beschrieben, welche wissenschaftlich bisher kaum bekannt waren. (14)

Man spielte also alles herunter!
Die unerwarteten Schlußfolgerungen aus den öffentlichen Untersuchungen induzierten eine unvorhergesehene Konsequenz. Es gab eine Gruppe von Menschen, welche mit Hilfe der Presse irrsinnige Postulate aufstellten (Marsianer u.a.). Schon recht bald glaubten viele Amerikaner an die Marsianer u.a.
Die sogenannten Experten bewahrten ihren kuriosen „inkohärenten" Standpunkt.
Seit dem Frühjahr 1948 hatten amerikanische Militärpiloten den Befehl, die unbekannten Eindringlinge abzufangen und abzuschießen. Zweifellos änderte sich dann der Befehl im Hinblick auf den Mantell-Fall:

**„Zuerst nicht schießen, aber dann, wenn ein eindeutiges Manöver des UFOs vorliegt."**

Die Instruktionen von **Generalmajor Ramey (Luftverteidigung)** waren darauf ausgerichtet, optische oder fotographische Beweise zu erhalten, welche im Interesse der **Air Force Technical Intelligence Center** lagen.
Der Befehl wurde niemals aufgehoben. Inzwischen konstituierte sich im Pentagon eine **geheime Spezialtruppe,** welche die „UFO-Gläubjgen" in falsche Richtungen lenkte. Es wurde heimlich vertuscht, um das Gesicht der USA zu wahren. Obwohl sich die USA auf dem Höhepunkt ihrer politischen und technischen Vormachtsstellung befand, war sie in keiner Art und Weise in der Lage, die Geschwindigkeiten der Flugscheiben zu erreichen.

## 1.6 Anmerkungen

(1) In der Tat wurde der „Transport" am folgenden Tag am Abhang des South Tacoma-Gletschers gefunden, erheblich südlich von Arr.old's Route.

**(2)** Um den DAHL-Fall besser beurteilen zu können, sollte man diesen mit folgender Episode vergleichen: Am 18. Februar 1950 **(Sjaelland, Dänemark)** berichtete **Christian Sanderson,** der Eigentümer eines kleinen Stückchen Landes an der Ostküste von Sjaelland, der Presse über den Nachtflug zweier Flugscheiben, welche sich entfernt der Küste befanden. Er formulierte: **„...Als ich sie sah, flog eine davon sehr hoch. Die andere flog etwa bei 1500 Fuß und war sich offenbar über ihren Kurs unschlüssig. Sie flog hin und her und kreiselte bei ihrem Aufstieg heftig, begab sich dann auf 500 Fuß. Die Flugscheibe, weiche sich in großer Höhe befand, stoppte inzwischen und schien scheinbar zu warten. Nach einen kleinen bewegungslosen Augenblick sank sie schnell herab und kontaktierte die andere. In dieser Lage verblieb sie mehrere Minuten, dann stieg sie auf und verschwand. Einige Sekunden später explodierte die „unschlüssige" Flugscheibe in einem blendenden Feuerball, der scheinbar das ganze Ding zerstörte."** Der „Feuerball" kann durch die augenblickliche Verbrennung des restlichen Treibstoffes erklärt werden. Der zeitweilige Kontakt zwischen den beiden Flugscheiben läßt sich dadurch erklären, daß die gefährdete Mannschaft gerettet werden sollte. (Transfer des Piloten aus der unterseitigen „Ausbuchtung" in die „Ausbuchtung" des Rettungsschiffes).

Diese wesentlichen Elemente sind in späteren brasilianischen Fotos von 1952 klar belegt!
Die Lokalpresse allerdings schweigt unter dem Einfluß des „Berichtes Nr. 102", welcher eindeutig leugnete, daß unidentifizierte Flugobjekte existieren.
Aber nur 3 Tage vorher gab die dänische Presse beträchtlichen Unsinn heraus, um Erklärungen des Militärs zu stützen. Die öffentliche Meinung sollte beruhigt werden, indem man postulierte, daß die Russen über der Ostsee kartographische Untersuchungen mittels einer Geheimtechnik betrieben!

(3) Cf. Gray Barker, The Knew Too Much Aboui Flying Saucers (New York, University Books, 1956), S. 136 - 150; Harold T. Wilkins, Flying Saucers on the Attack (New York, Ace Books, 1967), S. 46 - 64.

**(4)** Cf. Prof. Donald H. Menzel, Flying Saucers (Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1953), S. 38 - 48; und Capt. Edward J. Ruppelt, The Report on Unidentified Flying Objecs (New York, Ace Books, 1956), 37 - 41.

(5) Unter den vielen „Flugscheiben-Psychosefällen" fallt einer besonders deutlich auf: Die Sichtung einer Flugscheibe vom 28. September 1947. Luftströme bewirkten, daß einer der vielen Wetterballons, welche periodisch um das Gebiet von New York starteten, über der Stadt zu driften. Dies ist erstaunlich, denn der Staat New York hatte keine Sichtungen unidentifizierter Flugobjekte zu verzeichnen. Aber was war mit dem rundlichen und leuchtenden Körper, welcher hier und dort unter den grauen Wolken verschwand? Lokale Radiosender vermittelten' eine Erklärung für dieses Objekt, aber weil dies nicht den gewünschten Effekt induzierte, wurde vorgeschlagen, ein Kampfflugzeug zu entsenden, um den Eindringling abzuschießen. Ein Seewind trug die Kugel von der Stadt weg und enttäuschte natürlich damit jene, welche eifrig eine Landung der Astronauten erwarteten.

(6) Diese Erklärung hatte unmittelbar einen unerwarteten sowie auch einen unverdienten schlechten Ruf. Es wurde postuliert, daß die rätselhaften Flugobjekte, welche durch die Amerikaner gesehen wurden, als eine neue Art weitreichender Waffensysteme der Russen angesehen wurde. Diese sollen von einer geheimen sibirischen Basis aus gestartet worden sein. **Molotow** antwortete darauf ärgerlich: **„Die Flugscheiben sind englischen Ursprungs, weil offensichtlich derartige Visionen der übermäßige Whiskey-Konsum induziert, welcher ihre Vorstellungen überstimuliert!"**

(7) Kenneth Arnold und Ray Palmer, The Coming of„the Saucers (Amherst, Wisconsin, The Amherst Press, 1952).

(8) Im Herbst 1948 gab die Operationseinheit .der US-Luftwaffe für alle Kampfverbände, welche mit Düsenmaschinen ausgerüstet waren, eine Direktive heraus, wachsam gegenüber einer ernsthaften Gefahr zu sein, welche durch den Luftschrauben-Strudel von Kolbenmotor-Bombern ausging, eine Gefahr, welche bereits eine Serie von Unfällen induzierte. Während einer der Übungen gegen eine Formation viermotoriger B-29 verunglückte ein F-84 Kampfflugzeug, welches in den Gleitstrom (nahe hinter den Propellern) eines der Bomber gelangte. Selbiges Schicksal ereilte ein F-80 Kampfflugzeug während eines ähnlichen Manövers. Eine andere Kampfmaschine, die in Kontakt mit dem Propeller-Luftstrudel eines Bombers gelangte, wurde stark beschädigt, verlor einen Hilfs-Brennstofftank mit einem Teil der Flügelspitze, bedingt durch die daraus resultierenden starken Vibrationen.

(9) Dies war zunächst die offizielle Version, welche an die Mannschaften der Luftwaffe und Heer verteilt wurde.

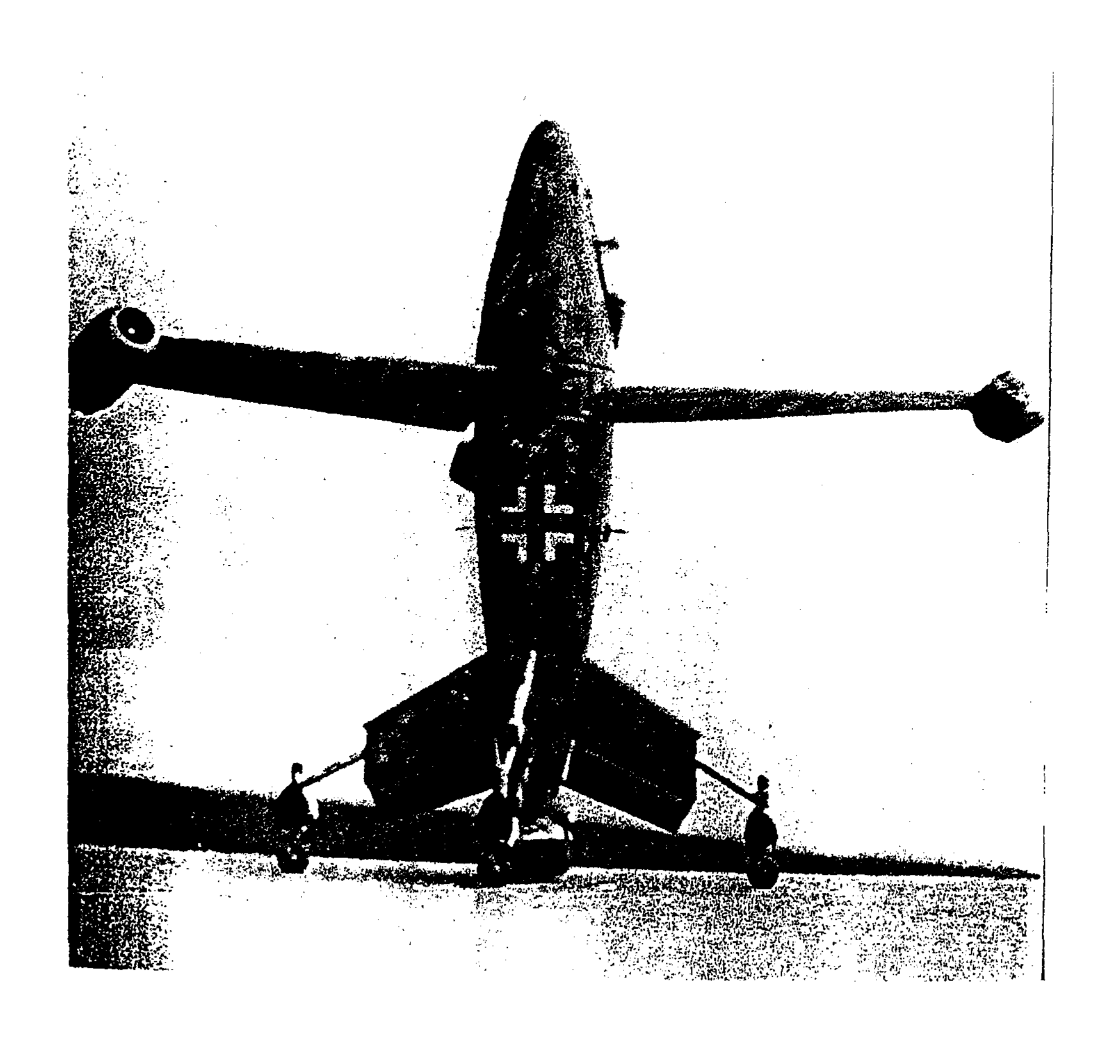
**(10)** Die italienische Presse berichtete über den Kommentar von **Charles Gardner,** einen der besten britischen Journalisten der Luftfahrt: **Was auch immer die Wahrheit über die amerikanischen Flugscheiben sein mag, so gibt es aber einen Aspekt, welcher für die Konstrukteure schnell fliegender Maschinen eine große Bedeutung hat. Alle Zeugen, welche die rätselhaften Objekte gesehen hatten, postulierten rundliche Formen, und man gelangte zu der Feststellung, daß während der letzten 10 Jahre durch Wissenschaftler derartige Projekte verwirklicht worden sein könnten. Ein Zeuge beschrieb das fremde Schiff als gigantische Linse, ein anderer sagte, daß es über eine niedrige Kuppel verfügte, aber die meisten verglichen es mit einer invertierten Platte ... Es gibt keinen Zweifel, daß das Problem von Überschallgeschwindigkeiten uns dazu anspornen sollte, die Form unserer Flugmaschinen zu überdenken... Um derartige Schwierigkeiten zu überwinden, wiesen viele Wissenschaftler auf einen „deltageformten" Flügel hin oder auf ein rechtwinkliges Dreieck... ohne Heckflosse od ;r Flugzeugrumpf... Vom „Delta" zum Halbkreis und von diesem zum Vollkreis sin d 2 klare korrelierende Schritte... Wir wußten, daß die „fliegenden Dreiecke" gebaut werden, und deshalb sind die Flugscheiben nicht so weit hergeholt, wie es auf dem ersten Blick erscheinen mag. Ich wäre allerdings überrascht, wenn all die Probleme von Superschall-Maschinen bereits gelöst wären oder eine Flugscheibe mit einem Menschen an Bord bereits flog... Die Amerikaner werden Düsenflugzeuge bauen, welche die Schallgeschwindigkeit erreichen, und wir hoffen, daß England recht bald selbige Ergebnisse erzielen wird. Es erscheint für mich unglaublich, daß irgendjemand so weit voraus ist, wie es angeblich die Flugscheiben belegen."** Um Gardner's technische Bewertung und seine Zweifel besser verstehen zu können, sollte hervorgehoben werden, daß die Amerikaner zu dieser Zeit (19. Juni 1947) einen Geschwindigkeitsrekord hatten. Der erste offizielle Flug war schneller als 1000 kph (modifizierter P-80C Kämpfet). Die gemessene Geschwindigkeit betrug genau 1003,811 kph. Mangels Daten unterlief Gardner ein technischer Fehler. Er nahm an, daß die Flugscheiben auf eine einfache Entwicklung im aerodynamischen Sinn zurückzuführen waren oder daß sie eine Konstruktions-Entwicklung auf dem Sektor der sogenannten **Low** Aspect-Ratio-Wings darstellten.

(11) Die Vorurteile von Prof. Hynek bezüglich der Flugscheiben könnten sich z.B. aus der Einfuhrung zum Projekt Blue Book, Spezialbericht Nr. 14 (Analysis of Reports of UFO), Projekt-Nr.: 10073 vom 05. Mai 1955 ableiten. Dieses Projekt wurde durch das **Air Technical Intelligence Center at Wright-Patterson Field** herausgegeben. Hierin steht: **„Der unglückliche Terminus Flugscheibe, welcher stark verbreitet ist und kritiklos angewendet wird, erfordert eine Definition. Es wurden bereits viele Definitionen angeboten, und eine der besten stammt von Dr. J. Allen Hynek... Sein Terminus ist ein Luftphänomen oder eine Sichtung, welcher für die Beobachter nebulös bleibt, allerdings für ihn ausreichend, darüber einen Bericht zu verfassen." Ist dies vielleicht eine ironische Beurteilung der Dinge, welche geheim bleiben sollten oder ist es reine wissenschaftliche Kurzsichtigkeit?**

**(12) Die Verfolgungsgeschwindigkeit bezieht sich auf die taktischen Daten eines F-51D-Mustang-Kampfflugzeuges (Packard Merlin V-1650-7 Kompressions-Kolbenmotor-Entwicklung 1630 HP, Vierflügel-Propeller), welches in 18,5 Minuten bis auf 25000 Fuß steigen konnte, dort seine maximale horizontale Geschwindigkeit von 450 mph entwickelte und eine Dienstgipfelhöhe von 43500 Fuß hatte.**

**(13)** Nach dem **Le Courrier Interplanetaire** von Lausanne eine nahezu exakte Wiederholung des Mantell-Falles. Das in ufologischen Kreisen als **Merkel-Fall** bekannte Ereignis ereignete sich angeblich am 09. Januar 1956. Bei Einbruch der Dämmerung zeigte sich über dem **südlichen Indiana** eine Anzahl von Flugscheiben. Mehrere Jets und ein propellergetriebenes Flugzeug, welche zur Nationalgarde gehörten und auf dem Flugplatz in **Louisville (Kentucky)** stationiert waren, stiegen unmittelbar auf. Infolge zunehmender Dunkelheit und der Gefahr, daß der Treibstoff ausgeht, schlug das Manöver fehl. **Oberst Merkel** aber setzte dank seiner größeren Reichweite seines propellergetriebenen Kampfflugzeuges die Verfolgung fort und meldete der Kontrollstation, daß er ein leuchtendes Flugobjekt beobachte. Noch verfugte er über genügend Treibstoffreserve. Merkel stieg auf 30000 Fuß, versuchte sich dann dem Flugobjekt zu nähern und berichtete, daß es in einer erheblich größeren Höhe flog. Er stieg dann steil bei voller Motordrosselung, aber der Funkkontakt brach zusammen, und nach einem schwindelerregenden Sturzflug schien das Kampfflugzeug einige 100 Fuß über einer Farm nahe **Bloomington** zu explodieren, zerstörte das Gebäude und in einem Radius von ca. 1300 Fuß lagen vereinzelte Metallfragmente. Wir haben dafür keine eindeutige Bestätigung, es könnte riskant sein, einige Schlußfolgerungen zu ziehen. Wie auch immer, die Ufologen postulierten, daß an Bord des unbekannten Schiffes intelligente Wesen waren und sich nur feindlich zeigten, als eine Annäherung ohne Einladung erfolgte.

**(14)** Cf. Prof. J. Allen Hynek, „Unusual Aerial Phenomena", Journal of the Optical Society of America, XLIII, 4 (New York: April 1953), S. 311 - 314.

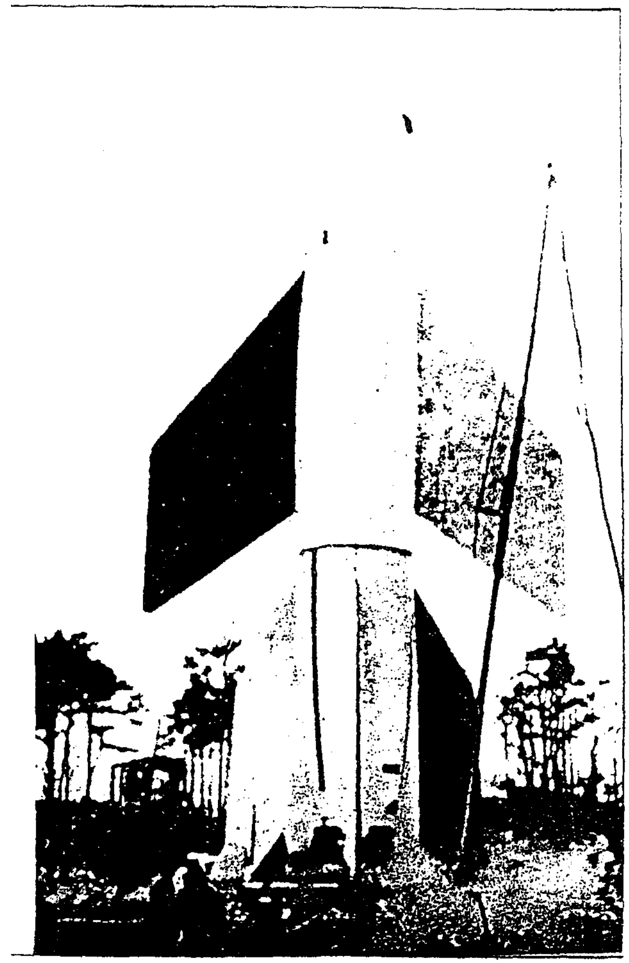


**Die Focke-Wulf, angetrieben durch 3 Lorin-Staustrahltriebwerke. Die erforderliche Anfangsgeschwindigkeit wurde durch Raketen gewährleistet, welche in den Maschinen montiert wäre.**

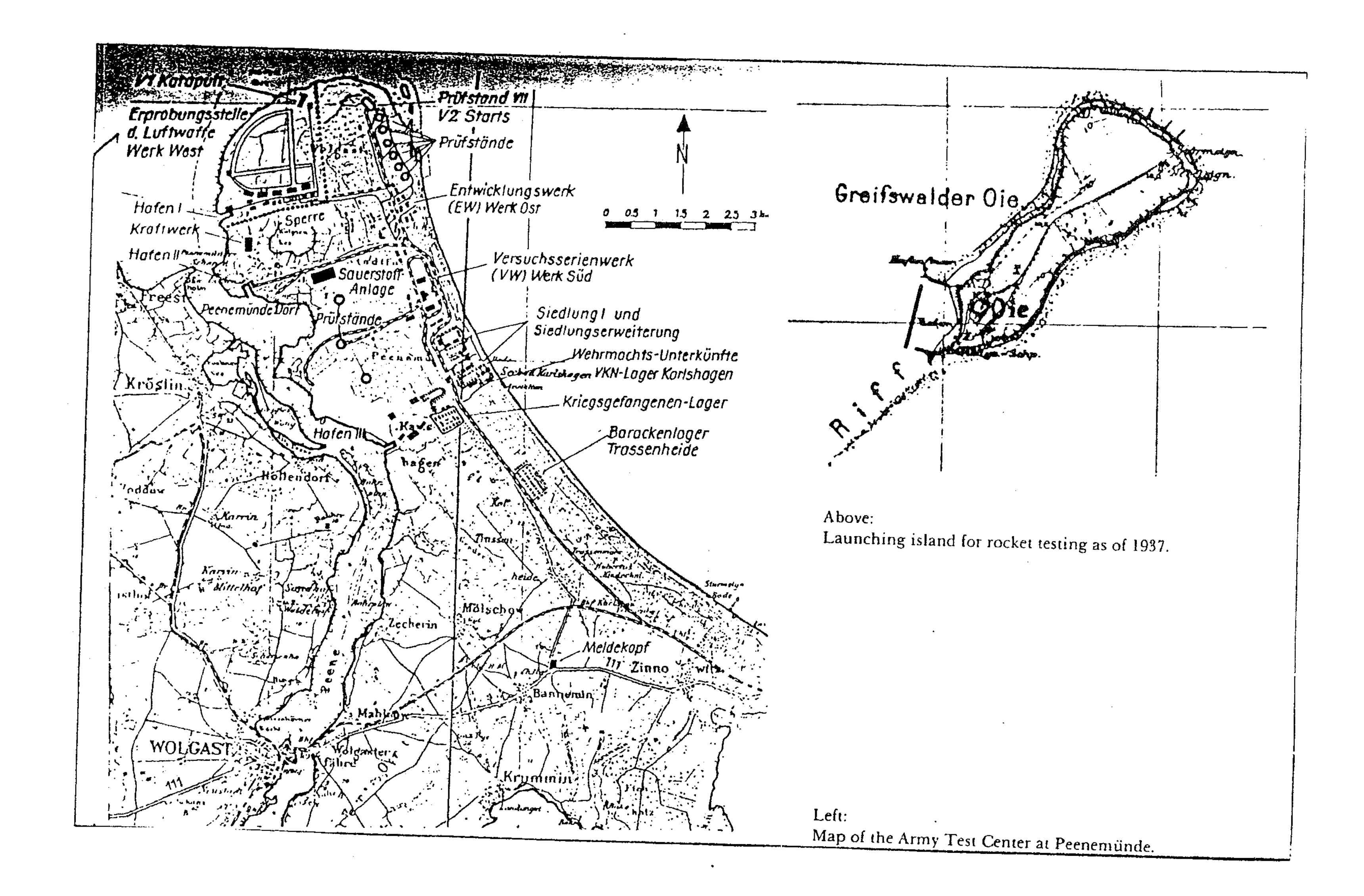


Above: President |ohn F. Kennedy at the Marshall Space Travel Center in 1962. visiting Wemher von Braun at the height of his success, seven years before the landing on the moon. The managing director of NASA since 1970, von Braun died in 1977.

**On its way to being an international rocket, the successful subsequent model of the A4 was halted immediately because of the war situation.**

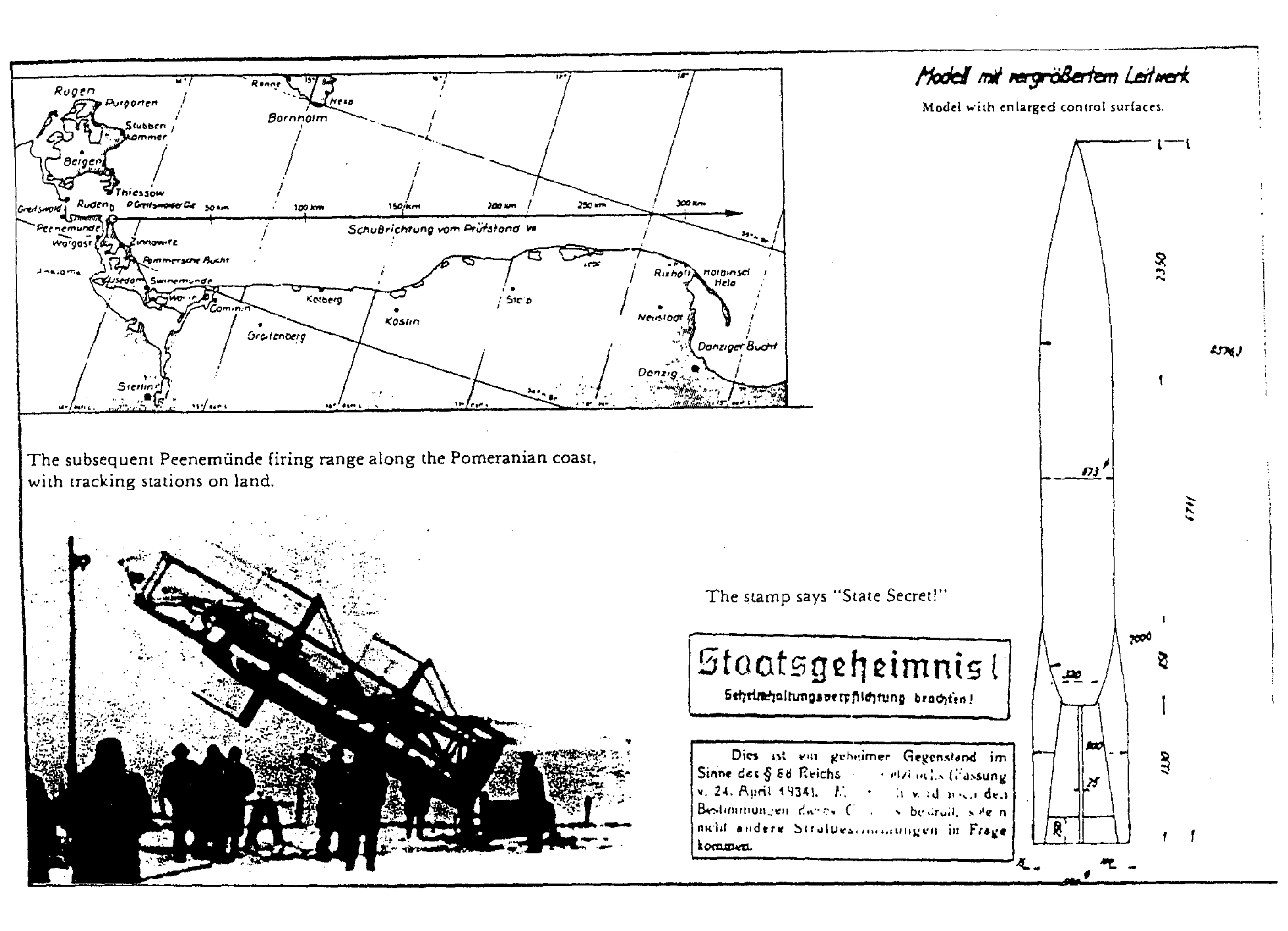


Right: A4 b, forerunner of the A9, shortly before *its* successful launch on January 24. 1945 at Test Site X in Peenemünde—the ancestor of the "Space Shuttle." (BA)



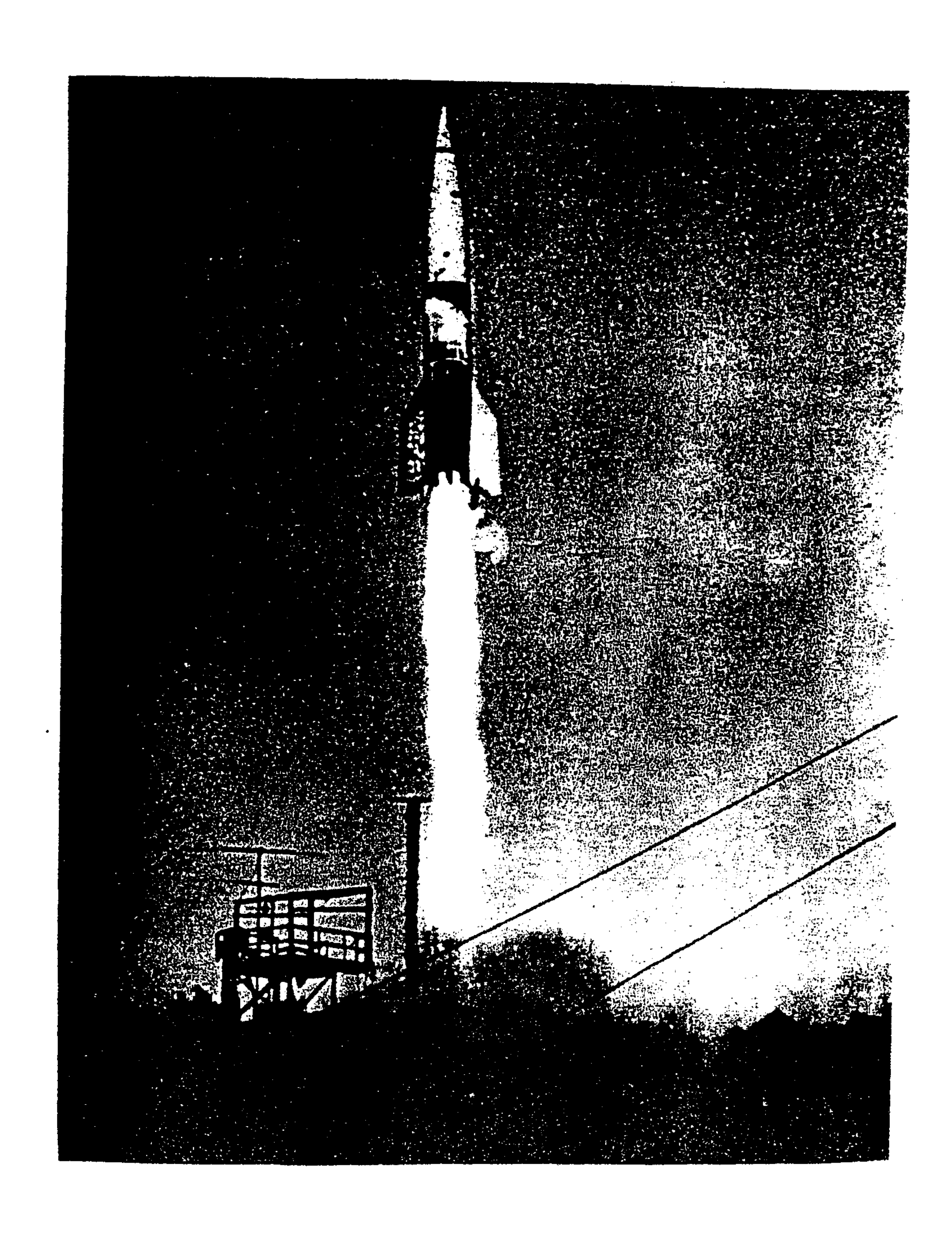

Above:
Launching island for rocket testing as of 1937.

Left:
Map of the Army Test Center at Peenemünde.




**Aufrichtung der A3 mit der neuen Richtvorrichtung auf der Greifswalder Oie, Dezember 1937**

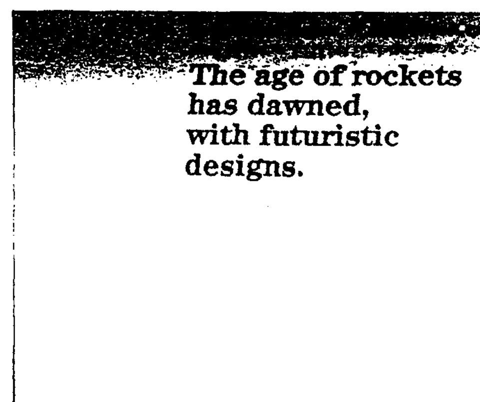
**Konstruktionszeichnung der A3 mit verbesserten Kontrolloberflächen für die Modelle der Lieferfirmen**



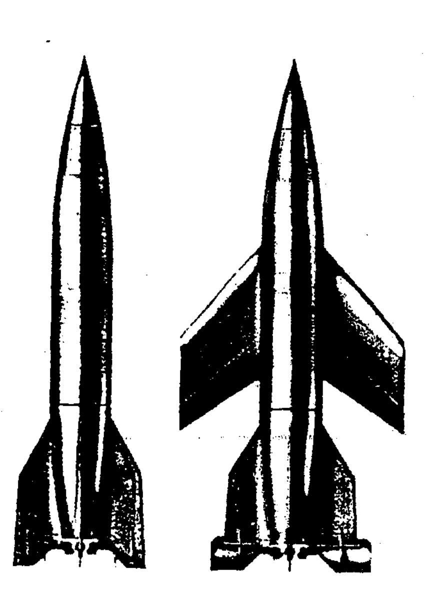
**Eine A4 beim erfolgreichen Start im Herbst 1943 bei Blizna**

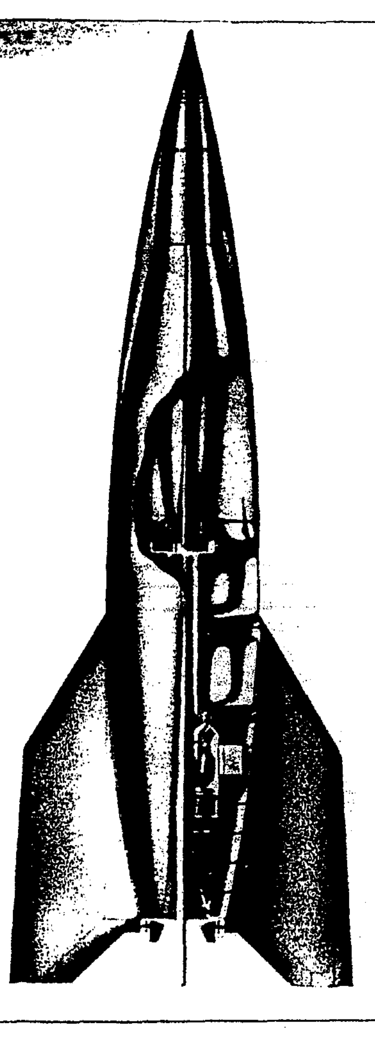



**Acht getarnte (Tarnanstrich) A4-Raketen, welche 1944 in Peenemünde geprüft wurden**



## The age of rockets has dawned, with futuristic designs.





Left: A4

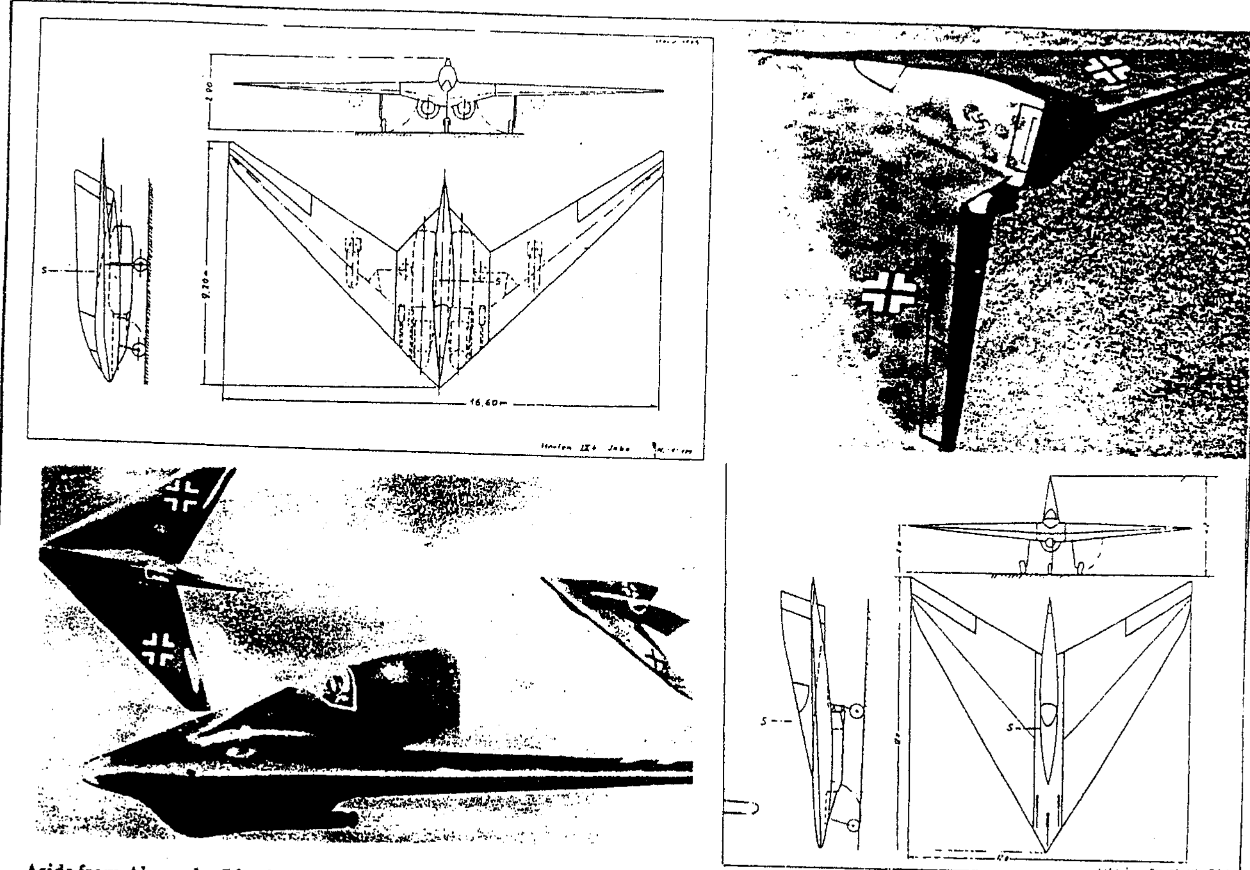
Stages: 1
Length: 14.03 meters
Weight: 12.9 tons
Thrust: 25 Mp
Load: 1 ton
Speed: 5760 kph
Range: 330 km
Development: 1936-1944
First launch: October 3, 1942
Final status: Series production

Center: A4b

Stages: 1
Length: 14.03 meters
Weight: 13.5 tons
Thrust: 25 Mp
Load: 1 ton
Speed: 5500 kph
Range: 750 km
Development: 1940-1945
First launch: January 24, 1945
Final status: Testing

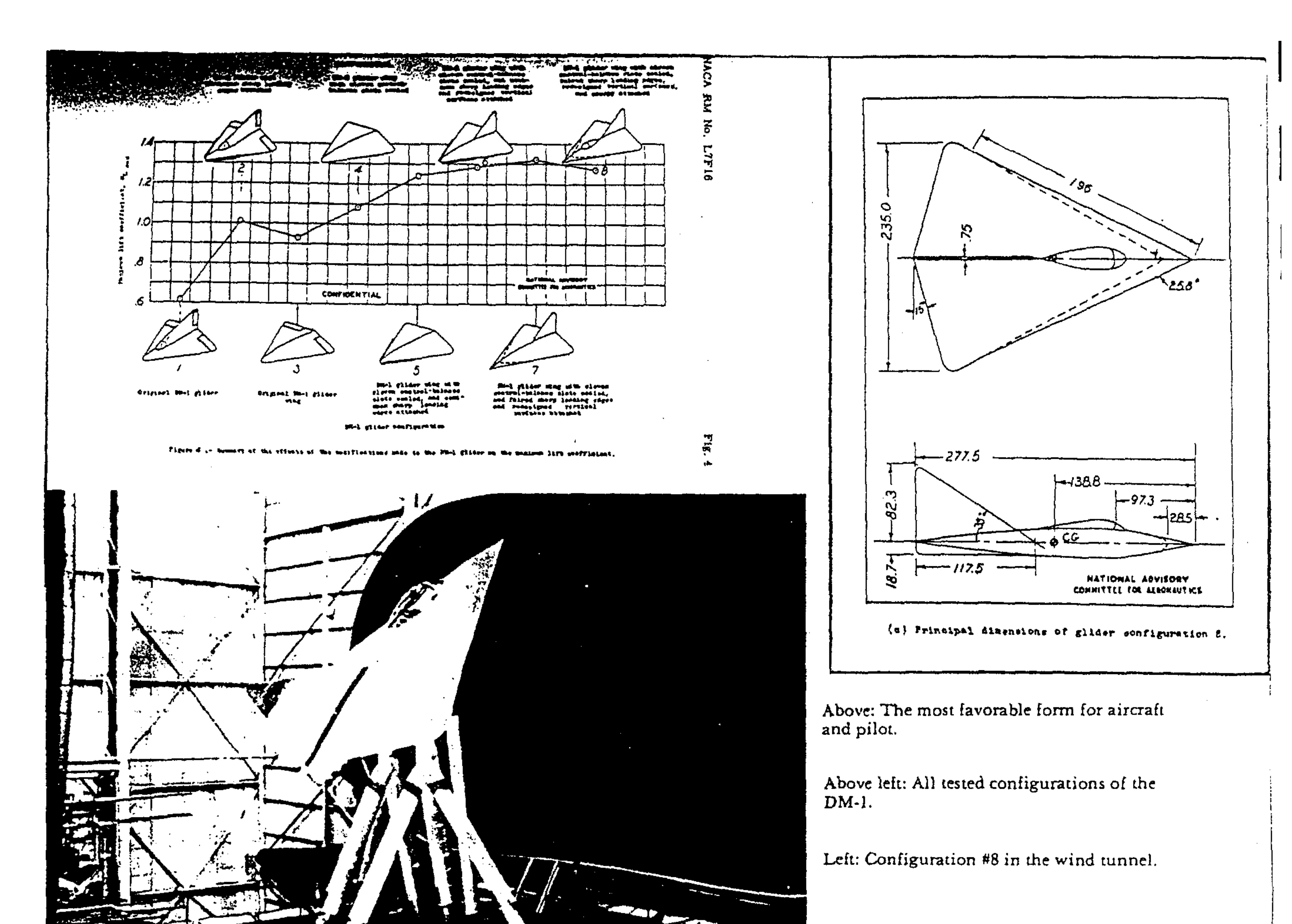
Right: A 9/A 10

Stages: 2
Length: 87 meters
Weight: 200 tons
Thrust: 13 Mp
Speed: 4320 kph
Range: max. 5500 km
Development: 1940-1944
First launch: None
Final status: Pre-project



Aside from Alexander Lippisch the brothers Walter and Reimar Horten also pursued the idea of a flying wing. With their Horten IX B and Horten XIII jet fighter designs they came to the conclusion of stationing the pilot in the vertical stabilizer. Therefore, these birds bore some resemblance to the DM-1, although they did not progress beyond the project stage.

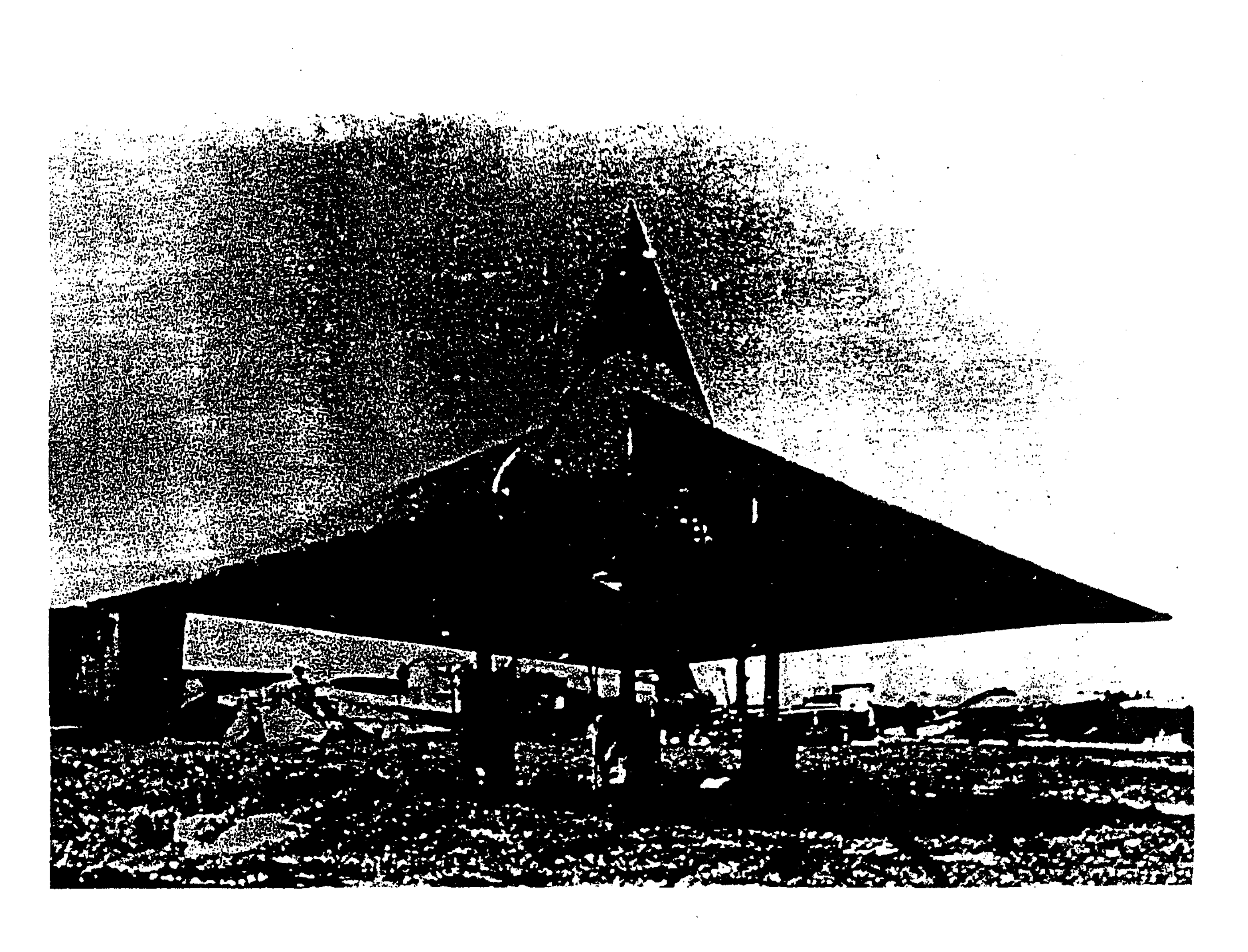
*Above: Ho IX B, below Ho XIII B. Even here there were numerous variations and it's not certain that all were true Horten designs.*



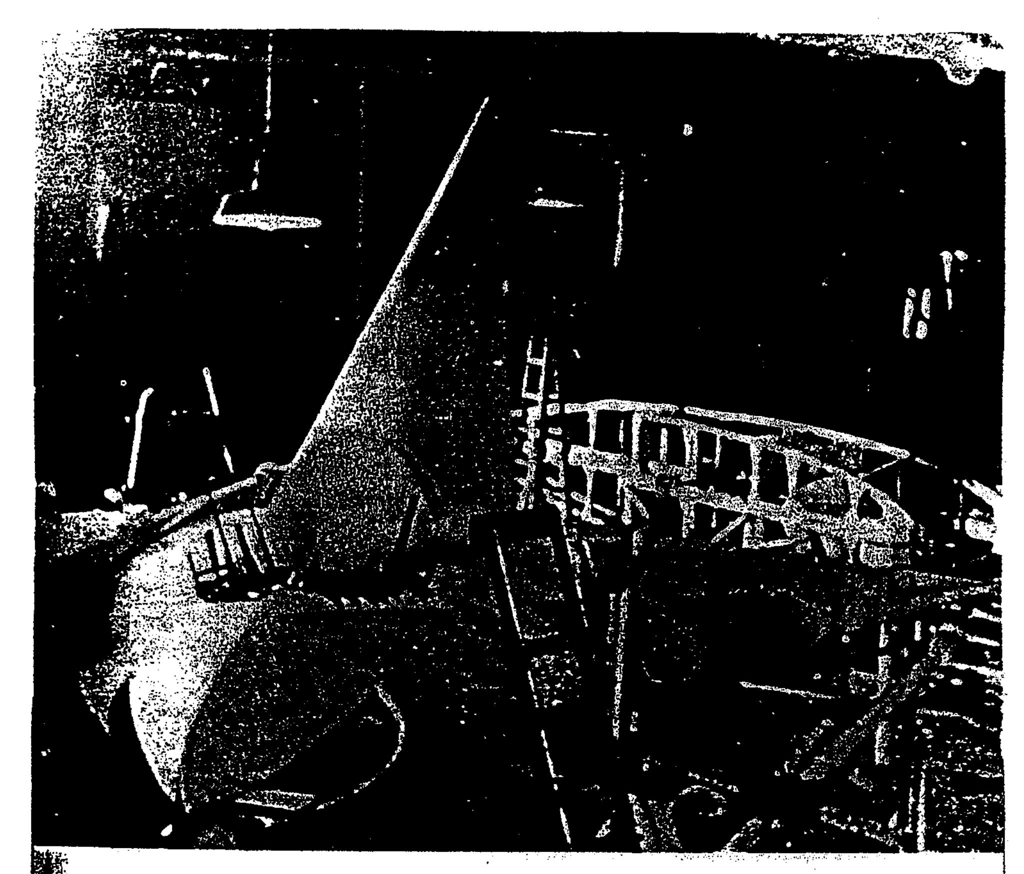

Above: The most favorable form for aircraft and pilot.

Above left: All tested configurations of the DM-1.

Left: Configuration #8 in the wind tunnel.



Die DM-1 (Frontansicht)



Airframe of the DM-1 from above. In the background can be seen the mockup for the DM-2/DM-3 under construction.

## 2. Etwas Science Fiction

Im Frühjahr 1948 existierten bereits viele Berichte, welche mit belanglosen Informationen angereichert waren, gewöhnliche Phänomene, die nichts mit Flugscheiben zu tun hatten. Diese Berichte ließen die **Mitglieder der Hynek-Kommission** hoffen, daß sich die Sichtungswelle auf natürlichem Wege im Sande verläuft.

Aber ihre Folgerungen waren für weitere Berichte fehlerhaft, welche hindurchsickerten. Im Juni ereignete sich ein Fall, welcher dem **Mantell-Fall** recht ähnlich war.

Dies ereignete sich im Gebiet über den **Tierras Calientes-Hügeln in Mexiko.** Die Maschine des Piloten, ein viermotoriges amerikanisches Militärflugzeug, kreuzte auf dem Weg zur Basis in Texas die **Yukatan-Halbinsel.** Die Motoren induzierten ein normales Geräusch. Nicht eine Wolke war am Himmel zu sehen, nur ein entfernter deutlicher Lichtpunkt war erkennbar, offensichtlich ein bewegungsloser Wetterballon von etwa selbiger Höhe wie das Flugzeug. Als sich zwischen beiden die Entfernung allmählich verkürzte, nahm der Lichtpunkt mehr und mehr deutliche Konturen an und zeigte die Charakteristika einer Flugscheibe.

**„Achtung an alle Besatzungsmitglieder,"** bemerkte der Kapitän deutlich über die Bordverständigung.

**„Unbekanntes Flugobjekt auf 11.00 Uhr."**

Die Flugscheibe verblieb bei einer Höhe von etwa 8000 Fuß bewegungslos und war mit weißlichem Rauch eingehüllt. Als sie sich dann dem Objekt näherten, begannen die Flieger es aufmerksam zu beobachten in der Hoffnung, einige Konstruktionsteile zu erkennen, um dies dann ihren Vorgesetzten berichten zu können. Aber sie hofften vergeblich.

Nachdem die Flugscheibe um ihre eigene Achse oszillierte, setzte sie sich in Gang und flog nahezu schräg und schnell zum Flugzeug.

**„Was tat er?"** schrie der Kopilot ängstlich.

**„Er nähert sich uns von rechts!"**

Die Flugscheibe berührte fast den linken Flügel und begann dann schnell um das Flugzeug zu kreisen. Das verwirrte die Flieger, welche ihr Flugzeug auf 3000 Fuß steuerten. Die Flugscheibe begab sich zögernd ebenfalls auf 3000 Fuß und begann ihre Manöver um das Flugzeug zu wiederholen. Dabei erstrahlte sie wie ein Spiegel im Sonnenlicht.

**„Er bewegt sich fort!"** bemerkte der Kapitän hektisch. **„Dieser verdammte Sohn einer Hündin scheint unseren Flügel zu demolieren..."**

Seine Maschine verzeichnete störende Unregelmäßigkeiten, entweder infolge mächtiger Wirbel, verursacht durch die Geschwindigkeit des unbekannten Objektes oder infolge einer Art **Interferenz mit dem Zündsystem des Flugzeuges.** Als Ergebnis des heftigen Stoßes wurden Querruder und Heck geschwächt. (1)

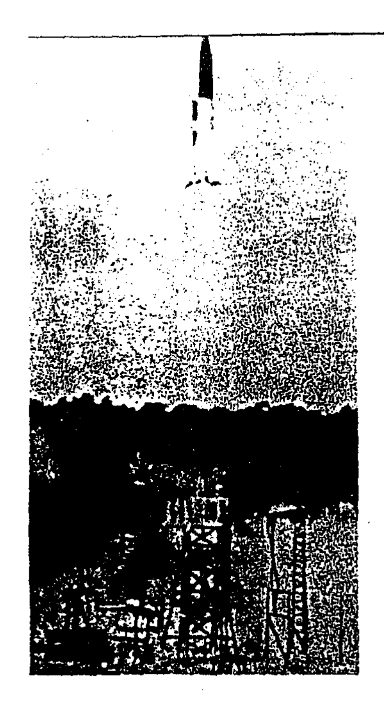
Man verlor die Kontrolle über das Flugzeug, und der Kapitän mußte den Absprung der Besatzung anordnen. Unter den Schirmen ihrer Fallschirme beobachteten die Flieger besorgt ein vertikales Aufsteigen der Flugscheibe zu ihrer ursprünglichen Höhe und sahen, wie das Flugzeug in den Sumpf unter ihnen abstürzte.

Nach erheblichen Schwierigkeiten begaben sie sich zu ihrer Basis zurück, wo sie befragt wurden. Sie berichteten, daß das Objekt keinen Akt der Aggression ausübte und indirekt keine Waffe einsetzte.

**„Wir wissen nicht, ob sich an Bord der Flugscheibe ein Mensch befand, aber es erscheint logisch anzunehmen, daß es durch einen Menschen gesteuert wurde, weil die Maschine etwas zögerte, bevor sie auf unsere geringere Hohe herabstieg. Mittels einer elektronischen Ausrüstung folgte sie offensichtlich unserem Flugzeug, als wir tiefer gingen... Es flog kreisförmig um unsere Maschine, blendete und verwirrte uns... Es war absolut unmöglich, unseren Kurs beizubehalten."**
Die Presse bekam über dieses Ereignis keine Informationen. Allerdings dies, was trotzdem durchsickerte, führte zu phantastischen Geschichten, welche proklamiert wurden:
**„Die Marsianer sind an unserer Art des Fliegens interessiert! Als sie sich sicher waren, daß unsere Technik der ihren unterlegen ist, hatten sie keine Angst mehr, denn ohne Zweifel wollten sie landen, um mit uns freundliche Beziehungen einzugehen."**
Wie auch immer, ermuntert durch die umlaufenden Geschichten über Flugscheiben, welche durch kleine Wesen gesteuert wurden, begannen wilde Spekulationen, die natürlich willkommen waren. Auch wurde spekuliert, daß diese Wesen uns ähneln und wahrscheinlich englisch sprechen, auch vorteilhaft für den Fall, falls sie sich lelepathisch verständigten.

## 2.1 Der „JEKAMS-Fall"

Die ständige Untersuchungs-Kommission war bereit, die Ergebnisse ihrer fruchtlosen zweijährigen Forschung vom 19. August 1949 zu präsentieren.
Die Luftwaffe selbst war unvorsichtig, weil durch sie Argumente für die Prüfung über die **Nonexistenz der UFOs** entkräftet wurden. Das Luftwaffenkommando von **Baltimore** veranstaltete eine Pressekonferenz, und der Sprecher stellte zur Verwirrung der Anwesenden fest, daß es **2 verschiedene „Prototypen" von Flugzeugen** gibt, welche das Rätsel der unbekannten Flugobjekte lösen könnten, die auf einer verlassenen Farm nahe **Glen Burnie** gefunden wurden.
Die beiden Maschinen wurden durch einen **Jonathan E. Caldwell** mit Hilfe eines örtlichen Mechanikers vor dem Krieg gebaut, und eine der Maschinen sollte sogar geflogen sein. Die Darstellung der Luftwaffe besagte, daß es möglich war, daß Caldwell dann Experimente mit verbesserten Modellen durchführte, welche auf die beiden Prototypen aufbauten, die in einer Scheune seiner Farm entdeckt wurden.
Der verantwortliche technische Offizier der Luftwaffe für die Untersuchung bemerkte, daß im Flug beide Modelle einer Flugscheibe gleichen könnten, Prototypen oder andere Maschinen sein könnten, welche über Amerika gesehen wurden.
Die Luftwaffe war nun bemüht, herauszufinden, wann Caidwell an den Maschinen arbeitete, warum und für wen.
Jahrelang waren die beiden Maschinen auf der maroden Farm verlassen und verrotteten allmählich. Eine Restauration kam nicht in Frage. Daneben räumte Caidwell ein, daß es finanziell nicht möglich sein werde, seine Ideen zu realisieren.
Der Konstrukteur versuchte die Vorteile und dynamischen Prinzipien des Flugzeuges mit dem Hubschrauber zu kombinieren, und das Ergebnis waren Modelle, welche man als **Rundflügel-Flugzeug mit entgegengesetzt** rotierenden **Propeller** bezeichnen konnte. Das war ausreichend genug, um auch die schwerfälligsten Vorstellungen zu stimulieren. Waren die Flugscheiben nicht oftmals in der Atmosphäre bewegungslos, ähnlich den Hubschraubern?



Left: Successful liftoff of an A4 four seconds after launching in the summer of 1943, seen from Test Site I.

# The development of rocket artillery begins

Below: Inspection by the Army Weapons Office in 1943: from left to right Major General Dr. Dornberger (seen from rear), in civilian clothes Dr. Herrmann, Director of the supersonic wind tunnel, Lieutenant General Schneider, Chief of the Army Weapons Office, with binoculars, in front Dr. von Braun, Colonel Zanssen, Commander of Peenemünde.





An A4 at the "Central Works" in Niedersachswerfen after the Americans arrived on July 3, 1945, two days before the Russians.

## Production continues underground, especially in the Harz.

Waren sie nicht perfekt kreisförmig, ähnlich der Modelle von Caldwell? Und schließlich, bevorzugten sie nicht die Gebiete der USA, das Land der Konstrukteure, wo angeblich nichts gefunden werden konnte? (2)
Der kurze offizielle Bericht beginnt mit der angenommenen Geburtsstelle der ersten amerikanischen Flugscheiben. Es scheint, daß das Rätsel der Flugscheiben in einer Art gelöst wurde, welche das Prestige der USA aufrechterhalten könnte. Aber am **20. August,** weniger als 24 Stunden nach der Pressekonferenz, wurde durch selbige Quelle der Mythos entkräftet, daß die Flugscheiben in den USA hergestellt wurden. Das gleiche Kommando gab durch einen anderen autorisierten Sprecher bekannt, daß die beiden Experimentalschiffe, welche in **Maryland** entdeckt wurden, absolut in keiner Korrelation zu den beobachteten Phänomenen der Flugscheiben standen. Diese wurden vermeindlich in den Jahren von 1947 - 1948 beobachtet.

Man versuchte nun eifrig Caldwell's Kreationen zu untersuchen, aber andere Erfinder beanspruchten Priorität für ähnliche Ideen, und die Presse wurde kaltgestellt. Recht bald schon kehrten die Medien zu anderen Themen zurück, welche scheinbar wichtiger waren...
Die Russen holten auf dem Gebiet der Atomkraft auf. Aber um nun ihre eigene unbestrittene Überlegenheit betr. dieser furchtbaren Kraft zu bewahren, vervielfachte Amerika seine nuklearen Einrichtungen und bereitete neue Bombentypen vor. Das Wachstum des „industriellen Hungers" nach **radioaktiven Mineralien** führte dazu, Amerikas Experten im Hinblick auf Erkundungsarbeiten in den USA anzuspornen.
Tausende Freiwillige zogen nun in der Aussicht auf Reichtum aus, und angespornt durch ihr „Uranfieber" begannen sie die unwirtlichen Gegenden des Landes zu durchstreifen. Sie waren mit Geigerzählern und Geduld ausgerüstet, und die meisten unter ihnen waren voller Hoffnung. Die Anstrengungen der „Schatzsucher" wurden durch bedeutende wissenschaftliche Institutionen unterstützt, z.B. durch die Bereitstellung von Expeditionen, welche speziell für die Prospektion dieser Mineralien ausgerüstet wurden.
Im Jahre 1949 wanderte eine dieser Expeditionen, welche durch **Prof. Jekams** geleitet wurde, 5 Geologen und 2 indianische Führer umfaßte, mehrere Stunden bei einem starken Septemberwind in Richtung **Mount Rainier,** in das große Gebiet der berühmten ersten Sichtung.
Die Gruppe passierte die Moräne des Carbon River-Gletschers, ließ den Rand des großen Nadelwaldes hinter sich und kletterte entlang der felsigen Ausläufer. Bis jetzt hatten sie noch keine Spuren seltener Mineralien gefunden.
Das Wetter war hervorragend, wolkenfrei, und die Sonne strahlte unerbittlich gegen die Flanken des Berges, drang in die Lavaschichten ein. Erschöpft durch die lange Kletterei und die Einwirkung der Sonne, lehnte sich Prof. Jekams gegen den Felsen. Er schätzte die Länge der bisherigen Route ein, als er auf dem Boden einen Schatten bemerkte.
Was für eine Wolkenart kann sich in wenigen Sekunden bei solch einem wolkenlosen Himmel bilden? wunderten sich die Geologen. Prof. Jekams hob seinen Kopf, um das seltsame Phänomen zu erkunden.
**„Drei Flugscheiben von enorm großen Ausmaßen",** so erzählte er später, **„waren schräg am Himmel zu sehen. Zwei von ihnen verblieben in einer Höhe von ca. 5000 Fuß. Die dritte, welche ihren Schatten auf dem Boden warf, befand sich nur in ca. 1500 Fuß Höhe und war unmittelbar über uns. Wir schätzten ihren Durchmesser auf nicht weniger als 250 Fuß."**

Furchterregend war diese gigantische und schwebende Metallmasse, welche wie eine unsichtbare Bedrohung erschien, und die Gruppe suchte unter einigen Geröllblöcken Zuflucht, wartete die weiteren Vorgänge ab.
**„Mit einer fremden wellenförmigen Bewegung bewegte sich plötzlich die am nächsten stehende Flugscheibe langsam herab, bis in die Nähe des Dome Peak, ca. 50 Fuß vom Gipfel entfernt. Aus ihrer Unterseite, welche offensichtlich um einen zentral fixierten Teil der Maschine rotierte, kamen gelegentlich Blitze und Funken, welche durch einen Summton begleitet wurden, ein Summen, wie es bei einem Ventilator der Fall ist. Es schien, daß sich die Maschine im Leerlauf befand. Die enorme und kreisförmige Masse verharrte für einige Zeit und begann dann seitwärts zu steigen und zu fallen."**
**„Stieg und sank sie, wie es manchmal Wetterballone tun?"**
**„Nicht genau. Sie schwankte wie ein Kreisel, welcher zur Ruhe kommt, aber wesentlich langsamer. Das Manöver wurde durch Höhenwechsel begleitet. Die Flugscheibe schien in der Atmosphäre zu tanzen, wobei mich die Handlungen an den gutbekannten *„Tanz der Bienen"* erinnerte. Dieses seltsame Manöver dauerte ca. % Stunde, dann stieg das Schiff vertikal bei einer unglaublichen Geschwindigkeit."**
**„Was machte das andere Schiff?"**
**„Es blieb in großer Höhe, um auf die erste Flugscheibe zu warten, kehrte dann zurück, und die anderen Flugscheiben stiegen herunter und wiederholten selbiges Manöver eines nach dem anderen. Alle 3 gruppierten sich bei ca. 5000 Fuß Höhe um in eine Dreiecksformation, und wenig später verschwanden sie hinter dem Horizont, welches in der Regel die Richtung zur kanadischen Grenze ist. (3)**

## 2.2 Der angenommene „Negativ-Pol" der Gravitation

Als das öffentliche Informationsbüro der Abteilung für Verteidigung erlaubte, daß die Fakten des **Jekams-Falles** freigegeben wurden, fanden diejenigen, welche an einen extraterrestrischen Ursprung der Flugscheiben glaubten, für die unerklärlichen UFO-Manöver auf dem Gipfel des **Dome Peak** eine einfache Erklärung. Hierbei handelt es sich um **Antigravitation.**
Die Hypothese, daß die Flugscheiben **antigravimetrische Energie** nutzten, wurde ursprünglich durch den begabten britischen Schriftsteller **Gerald Heard** gefordert. Diese Hypothese entstammte aus Gerüchten, welche um die Periode der ersten Sichtung von 1947 aufkamen. Eines dieser Gerüchte besagte z.B., daß ein amerikanisches Privatflugzeug mitten im Flug durch eine Flugscheibe aufgehalten wurde.
Die Flugscheibe umkreiste ihn längere Zeit, scheinbar um ihn zu studieren!
Die Hypothese über antigravimetrische Energie fand ihren begeisterten Anhänger im früheren **Major der Marine Donald H. Keyhoe,** welcher Schwierigkeiten hatte, seine Theorie aus Gründen offensichtlichen Mangels genauer wissenschaftlicher Daten zu vervollkommnen. Mittels seiner Bücher über Flugscheiben ging er in die Medien ein, wobei er von vielen Fachleuten angegriffen wurde, zumal zuerst ein marsianischer Ursprung postuliert wurde.

Nach **Heard** ist der **Magnetismus** nur der Gegenpol zur **gravimetrischen Kraft,** welche uns an den Planeten bindet. Die Flugscheiben aber könnten dieser Kraft mittels einer **„Gegenkraft"** wiederstehen, **eine negative Reaktion zur Anziehungskraft der Erde,** wie beim negativen Pol magnetischer Objekte Gegenstände nicht angezogen, aber abgestoßen werden. Das könnte die Bewegungen von Flugscheiben klären, und vielleicht bewegen sie sich zum **Südpol,** dem Ende des Weltmagneten, wo sie sich selbst am besten aufladen? **(4)**
Beginnend aus der brauchbaren Hypothese heraus, daß es technisch irgendwie möglich sein könnte, einen Einfluß auf das Magnetfeld der Erde zu erlangen, vermutete **Major Keyhoe,** daß die Flugscheiben ständig **„magnetische Fällungen"** in den Zonen induzieren, welche sie überfliegen, um die **Energie zu extrahieren,** welche sie für ihren atmosphärischen Flug benötigen.

Kurz formuliert, so könnten sie sich in einer Art magnetischen und unsichtbaren **antigravimetrischen Teppich** bewegen, welcher sich an der Front abwickelt und hinter ihm aufrollt. **(5)**
Natürlich wurde auch unter den oftmals voreiligen Hypothesen die unerschöpfliche Energie des Universums und speziell die **gerichtete Transformation der elektromagnetischen Energie kosmischer Strahlen in mèchanische Energie nicht vergessen.**
Im Jahre 1953 war ein gewisser **Leutnant Plantier** bei **Blida (Algerien)** stationiert. Sein vorgesetzter Offizier, **Hauptmann Rougier,** sah eine Flugscheibe, welche er ihm beschrieb. Diese Begebenheit hinterließ bei Plantier einen starken Eindruck, so daß ihn die Idee fesselte, daß es möglich sein könnte, ähnliches hier auf Erden zu realisieren.
Der technisch veranlagte Plantier versuchte theoretisch eine Maschine zu entwickeln, welche dafür geeignet ist, Flugscheiben-Phänomene besser zu verstehen. Er gelangte zu dem Schluß, daß die Energiequellen, welche durch den Menschen genutzt werden, unzureichend sind, und daher widmete er seine Aufmerksamkeit auf **kosmische Strahlungen,** welche wesentlich mehr Energie liefern können, als gewöhnliche Kernspaltung.
Im September 1953 publizierte er seine Ergebnisse in der Zeitschrift **Forces Aeriennes Françaises** unter dem Titel: **„La Propulsion des Soucoupes Volantes par Action Directe sur L'Atome."**
Plantier vermied dabei Skizzen mechanischer Anordnungen. Er stellte sich vor, daß kosmische Strahlung die Flugscheibe passiert (vereinfacht vorstellbar in der Form einer großen **symmetrischen bikonvexen Linse,** überdeckt mittels einem erstklassigen hemisphärischen Glasdom). Dadurch könnte eine spezielle **„internale Feldkraft"** aktiviert werden. Reagierend auf die **natürlichen magnetischen Felder, entweder terrestrisch oder siderisch, könnte diese Feldkraft Gravitation und Trägheit neutralisieren. Das Luftschiff wird durch eine Art starke Grenzschicht umhüllt, und entwickelt starke Lichter, welche ein wechselndes Farbspektrum induzieren und auf diese Art und Weise die Ufologen so beeindruckt und verwirrt.**
Die Manöver der Maschine im Raum könnten durch partielle oder vollständige Tarnung des treibenden **„Kraftfeldes"** bewirkt werden. **(6)**

## 2.3 Eine Reihe Falschmeldungen

Dank unerschöpflicher Spekulationen und der Idee der Antigravitation, so fand auch die Frage nach der Herkunft der Flugscheiben den den „Sensationshändlern" eine einfache Erklärung.
Im September 1949 publizierten amerikanische Zeitungen unter großen Schlagzeilen die Einzelheiten eines beispiellosen Ereignisses. Ein riesiges unbekanntes Luftschiff entflammte nahe der mexikanischen Grenze.
Begraben in den Unfalltrümmern, sendete ein winziger **„Magnetsender" unverständliche Signale in regulären Intervallen.** Wahrscheinlich, so interpretierte ein Reporter, versuchte die Marsbasis, von welcher das Schiff aufbrach, mit den Mitgliedern der verunglückten Expedition wieder den Kontakt herzustellen. Die Geschichte besagte, daß man den Körper eines der Piloten nahezu intakt entdeckte. Er war nur etwa 3 Fuß groß, humanoid, hatte große Augen, aber ohne Augenlider, winzige angedeutete Ohren und einen Mund, welcher hervorstand, aber andererseits unserem glich. Sein Kopf war im Vergleich mit seinem restlichen Körper riesig.
Entsprechend der Aussage des Reporters, wurde der kleine Leichnam sofort zur **Rosenwald-Foundation in Chikago** geliefert, um eine sorgfältige Autopsie vorzunehmen. Von dieser Stiftung wurde die Geschichte natürlich negiert.
Der „Zeuge" des Ereignisses und Urheber der sensationellen Neuigkeiten war offensichtlich **Roy L. Dimmick,** ein Handelsreisender für die **Apache Powder Company,** eine Art Schießpulver-Firma. Roy L. Dimmick galt in jeder Hinsicht als ehrenwerter Mann. (7)
Es handelt sich um eine wilde Geschichte über eine Flugscheibe, welche durch Piloten vom Jupiter gesteuert wurde, die im Stil unserer Großeltern gekleidet waren. Dann gab es da noch die Geschichte, welche im März 1950 in den **chilenischen Anden** begann.
Eine geographische Expedition fand Fragmente einer diskusförmigen Flugscheibe, welche beim Versuch, in unsere Atmosphäre einzudringen, explodierte.
In einem kleinen Artikel konnte man darüber lesen, daß die Fragmente in einer **unwirtlichen Region der Rocky Mountains** gefunden wurden und es keinen Zweifel darüber gab, daß sie aus dem interstellaren Raum kamen. Die Teile wurden aus einem bisher **unbekannten Metall** gefertigt.
Eine militärwissenschaftliche Kommission lehnte einen Bericht darüber ab!
Ein Journalist, namens **Perry Heard** erklärte, daß er eines Abends auf einer einsamen Straße in **Missouri** 4 Polizisten begegnet ist. Sie waren mit einem kleinen unbekannten Gegenstand beschäftigt, welcher eine unbekannte Sprache signalisierte.
**„Vielleicht",** so schrieb Heard, **„war es für die Erdbevölkerung eine Botschaft vom Mars. Ich wollte einige Aufnahmen machen, aber einer der Polizisten befahl mir schroff, mich zu entfernen."**
Offengestanden, so dürfte diese Geschichte über eine interplanetare marsianische Verständigung für alle ein „gefundenes Fressen" gewesen sein. Solche Geschichten liegen auch in der Natur eines freien amerikanischen Reporters.
Es folgten für weitere Monate eine unglaubliche Anzahl von Falschmeldungen selbiger Art, welche die amerikanischen UFO-Legenden schützten. Für die Ufologen war es sicher, daß es sich hierbei um die wunderbarsten Ereignisse des Jahrhunderts handelte.

Die Zeit war dazu ja günstig, um einen derartigen „wissenschaftlichen" Unsinn zu schreiben. Tatsache aber bleibt auch, daß der sogenannte **Scully-Bericht** in dieser Atmosphäre von Falschmeldungen geboren wurde.
Es existierte eine Sammlung unglaubwürdiger Enthüllungen, welche durch den Humoristen **Frank Scully** in einem Buch zusammengefaßt wurden. Entsprechend seinem Vorwort wurde das Buch durch einen amerikanischen „Wissenschaftler" gestaltet.
Durch die erste Ausgabe von 40000 Exemplaren, welche schnell vergriffen waren, wurde überall in den USA die erstaunliche Geschichte über den kleinen Menschen verbreitet, welcher mittels einer diskusförmigen Flugscheibe, angetrieben durch magnetische Energie bei Überlichtgeschwindigkeiten, vom Planeten Venus kam.
Nach dem großen Erfolg des Berichtes, postulierte Scully sogar, daß die Körper dieser kleinen Menschen in einem **geheimen Raum des Pentagon in einer versiegelten Flasche mit Alkohol aufbewahrt werden.**
**Präsident Truman,** so postulierte er weiter, soll in dieser Angelegenheit höchstes Interesse gezeigt haben. Angeblich wurden insgeheim auch Filme gezeigt, welche Einzelheiten von mehreren venusianischen Flugscheiben enthielten, die inmitten der Wüste von Arizona entdeckt wurden. (8)

## 2.4 Eine Vorhut vom Mars?

Nur wenige Monate nach dem sonderbaren **Bericht Nr. 102 der Luftwaffe,** ereignete sich im Frühjahr 1950 eine dritte Welle von UFO-Sichtungen.
Während der ersten beiden Februarwochen erschienen über Arizona und Florida, über Algerien und Dänemark, entfernt der chilenischen Küste und über Patagonien fremde, weißglühende Objekte.
Dies geschah auch sogar über den **schneebedeckten Gebieten der Antarktis,** wo **Kapitän Augusto Orrego** mehrere Aufnahmen von 3 gewaltigen Flugscheiben machte, welche sich im Staffelflug im polaren Himmel über der **Arthur Pratt-Marinebasis** befanden. **(9)**
Im März verstärkten sich die UFO-Aktivitäten, breiteten sich über die gesamte westliche Hemisphäre aus und zeigten dabei eine Bevorzugung zentralamerikanischer Gebiete, wo sie in der Atmosphäre über **Chihuahua, Durango und Mexiko City** zu beobachten waren.
Am 18. März befanden sich vielleicht 20 Flugscheiben über **Farmington (New Mexico),** wobei sie ständig ihre Richtung und Geschwindigkeit wechselten.
**H.F. Thatcher,** Direktor des lokalen Vermessungsamtes, war mittels **Triangulation** in der Lage, ihre annähernde Höhe (15 bis 18 Meilen) und ihre durchschnittliche Geschwindigkeit (zwischen 950 und 1000 Meilen pro Stunde) zu bestimmen.
Nahezu eine Stunde kreuzten diese rätselhaften Flugobjekte in der Atmosphäre, einen Komplex geometrischer Muster erzeugend, offensichtlich mit unbekannter Mission. Aber woher von der Erde oder aus dem Raum kamen derartige Objekte?
Entsprechend den Ufologen, war die Antwort auf diese Frage einfach: Vom 23. März bis zum 28. März hatte der Mars zur Erde die geringste Entfernung. Diese Flugscheiben stellten nur die Vorhut einer großen Raumschiff-Flotille dar, welche unsere Atmosphäre erreichte, als der Mars in diese Position gelangte.

Und wie zur Bestätigung dieser Idee, wuchsen die Sichtungen von Flugscheiben in den folgenden Tagen erstaunlich an.
Am 27. März wurde eines dieser Schiffe, von welchen viele Menschen glaubten, daß es sich tatsächlich um ein Erkundungsschiff vom „Roten Planeten" handelte, von einem hochqualifizierten Beobachter gesehen. Der frühere Inspektor der zivilen Luftfahrt **Bertram Toten** glaubte, daß sich die Flugscheibe in einer Höhe von ca. 5000 Fuß befand, etwa 40 Meilen von Washington. Im Augenblick der Sichtung sah sie ober- und unterseitig kreiseiförmig aus, aber steil absteigend. Er versuchte sie zu verfolgen, aber das unbekannte Objekt hielt plötzlich, schlingerte leicht und schoß dann in die Höhe, um in den Wolken zu verschwinden.
Für die Experten formulierte er in seinem Bericht, daß die Flugscheibe sich vielleicht mit mehreren 100 Meilen pro Stunde bewegte. Ihren Durchmesser gab er mit etwa 30 Fuß an, die Dicke im Zentrum mit ca. 15 Fuß. Weiterhin berichtete er, daß sie durch einen kurzen leuchtenden und verschwommenen Kondenzstreifen begleitet wurde, welcher zweifellos das Ergebnis einer Art Düsenmaschine war.
Toten bemerkte auch, daß er keinen Hinweis auf aggressive Handlungen der vermuteten Piloten in der Flugscheibe bemerken konnte, und daß es wegen der enormen Agilität der Flugscheiben nicht zu ergründen war, was für einen Motor diese hatte.
An diesem Punkt waren die Medien verwundert, vielleicht auch nicht, weil Militärexperten ein strenggehütetes Geheimnis nicht verbergen konnten.
Wie auch immer, so startete der gutbekannte **Radioreporter Henry J. Taylor** seinen sensationellen „Versuchsballon".
Am Abend des 03. April 1950, während einer Sendung aus Los Angeles, welche später sarkastisch als die **„Taylor-Offenbarung"** bezeichnet wurde, geriet die USA in einen Zustand temporärer Euphorie.
Die Flugscheiben, so berichtete der gutinformierte Reporter, beinhalten 2 Typen **hochgeheimer amerikanischer Erfindungen.** Der erste war eine reale Flugscheibe, welche durch die Atmosphäre brauste, bis auf 30000 Fuß oder mehr steigen konnte, um sich im Sturzflug bei 1500 Fuß in der Luft aufzuspalten (Desintegration).
Diese Maschinen waren unbemannt und hatten die Größe von 18 Zoll, variierten aber im Durchmesser (ähnlich dem Fund in **Galveston Bay, Texas)** bis zu enormen 250 Fuß, und sie flogen 3 Jahre.
Die anderen Objekte, welche viele Menschen als Flugscheiben sahen, waren tatsächlich „Fliegende Phantome", so berichtete er. Das sind **Düsenflugzeuge, ähnlich der XF**-5U, welche in der Entwicklung waren. Dies habe die US-Navy auch zugegeben. Es waren flügellose, kreisförmige Objekte, welche mit phantastischen Geschwindigkeiten fliegen konnten. Es wird gesagt, daß sie fliegenden Zigarren ähneln, aber ein kreisförmiger Körper, der sich mit hoher Geschwindigkeit bewegt, erscheint verlängert, weil der Luftschweif diesem folgt und vielleicht noch andere komplizierte optische Phänomene im Spiel sind.
Es gab angeblich mehrere Typen von Flugscheiben, so wie es mehrere Typen konventioneller Flugzeuge gab.
Experimente mit diesen begannen am 25. Juni 1947, um dann mit zunehmenden Maßstäben durchgeführt zu werden. Einige waren tatsächlich flach, mit einem äußeren Rand, was natürlich einer Flugscheibe recht ähnlich sah. Andere wiederum waren zentral dicker.

Eine der späteren Typen wurde in **Wildwood (New Jersey)** fotographiert, weiche auch anderswo gesehen wurde. Einige waren bemannt, andere nicht. Es gab keine Kondenzstreifen oder Abgase, keine sichtbaren Hinweise auf ihre Antriebsmethode, und sie waren geräuschlos. Sie waren in der Lage, in der Atmosphäre augenblicklich anzuhalten, sich beliebig zu bewegen, zuerst langsam, um dann wie ein Blitz davonzurauschen. Dies bestätigten auch einstimmig mehrere Flugzeugpiloten.

Die Konstruktion der Flugscheiben durchlief mehrere Entwicklungsphasen, beginnend mit intensiven Experimentalstadien, welche mit den öffentlichen Sichtungen vom Juli 1947, Januar 1948 und in der heutigen Zeit übereinstimmen. Bei jeder Phase wurden die Flugscheiben immer größer und besser.

Ich weiß, so berichtete Taylor, was die sogenannten Flugscheiben darstellen, aber ich verfuge nicht über die Wahl zu sagen, was es ist, offensichtlich ein wichtiges und wundervolles militärisches Geheimnis. Wenn die entsprechenden Verantwortlichen bereit wären, die Sache öffentlich bekannt zu machen, so wäre ich begeistert, ihnen die ganze Geschichte zu erzählen, phantastische Neuigkeiten, wahrlich wundervoll für unser Land...

Das zweite Rätsel in unserer Atmosphäre wurde nicht nur gesehen, es wurde auch akustisch vernommen, so berichtete er.

Das Objekt summte durch die Nacht, und es induzierte Flammen, welche aus quadratischen Öffnungen rund um die Ränder des Objektes herauskamen. Zuerst sah ich die Öffnungen, ähnlich Fenstern. Das „Fliegende Phantom" ist in Wirklichkeit ein **gewaltiges Düsenflugzeug,** welches einem Kuchen ähnelt. Die Form ist mehr oder weniger rundlich, und um die Ränder der Flugscheibe bilden sich Jet-Abgase. Die Motoren befinden sich im Inneren. Im Flug scheint die Flugscheibe zu leuchten, und ihre Geschwindigkeit ist so groß, daß es mir nicht gestattet ist, es zu erwähnen. Diese Flugscheibe stammt nicht vom Mars oder von den Russen, aber aus **Maryland....**

Die US-Navy hatte dies bestätigt, und ich wurde autorisiert, diese Neuigkeiten freizugeben. Weitere Informationen entstammen aus militärischen Kreisen.

Wenn Sie eine Flugscheibe auf dem Boden finden, berichtete er seinen Zuhörern (völlig rätselhaft, weil die meisten von ihnen aus einem Material hergestellt wurden, welches sich in der Atmosphäre auflöst und nach einer gewissen Zeit verschwindet), welche in Texas herunterkam, dann werden Sie auf einer kleinen Tafel folgende Inschrift in schwarzen Buchstaben finden:

**„Militärgeheimnis der US-Luftstreitkräfte",**
**dann eine Nummer und dies:**
**„Jede Zerstörung, enthüllende Beschreibung oder**
**Ort dieses Objektes ist Gegenstand strafrechtlicher**
**Verfolgung durch die Regierung der USA.**
**Für Rückerlangung sofort anrufen"**
**(hier folgt eine Telefonnummer und die Anschrift einer**
**Militär-Luftbasis). „Nicht explosiv."**

Die Flugscheiben existieren, fügte er hinzu, und dies waren in der Tat gute Neuigkeiten!

## 2.5 Mehr „gute Neuigkeiten"

Nach der Sensation, welche durch diese Geschichte verursacht wurde, leugnete ein Sprecher der US-Navy - einer, welcher tatsächlich authorisiert war, für die Navy zu sprechen - energisch, daß irgendwelche Forschungen oder Experimente an Flugobjekten unter der Aufsicht der Navy stattgefunden hatten. **(10)**
Durch eine sonderbare Zusammenkunft (aber war dies alles ?) hatte im Jahre 1945 das **McDonnell-Flugzeug** einen Testflug. Es handelte sich speziell um ein **Düsenkampfflugzeug,** welches zuerst 500 Meilen pro Stunde flog, bekannt als das **Phantom,** das speziell für die US-Navy gebaut wurde: Die **XF-1H,** welche später die Bezeichnung **FH-1** erhielt, wurde in den Kreisen der Luftfahrt schnell bekannt. Auch bekamt als der erste amerikanische **„Carrier-Based-Jet-Fighter".**
Es sei hinzugefugt, daß **Taylor's XF-50** als die **V-173,** der **„Fliegende Eierkuchen",** identifiziert wurde, erdacht von **Charles Zimmerman,** welcher im November 1942 für einen Test der Produktion von Flugzeugen mit kreisförmigen Flügeln zwecks Nutzung auf Flugzeugträgern flog. Die **perfektionierte Experimental-Version (XF 5U-1),** bekannt als **„The Skimmer"** („Die **Rahmenkelle")** wurde 1944 gebaut, dann aber 4 Jahre später durch Taylor während eines geheimen Testfluges zerstört. Entsprechend einem Journalisten, ließen die Navy-Techniker die Entwicklung aufgrund der aerodynamischen Instabilität der **„low-aspect-ratio-wings"** fallen. Dies wurde durch neue Entwicklungen der Flügelklappen ersetzt, und die verbliebene **V-173** wurde in der **Marine-Luftbasis von Norfolk (Virginia)** eingelagert. (11)
Am Ende der „Taylor-Offenbarungen" gab die Presse Informationen über die **„vollständige Verbrennung"** heraus, durch welche man Raketen für schwerbeladene Flügzeuge befördern konnte, welche in Deutschland 1944 von **Prof. Hermann Oberth** ersonnen wurden.
Die Hüllen dieser Raketen wurden mit **Ammoniumnitrat** gestaltet und **desintegrierten in der Atmosphäre,** nachdem der Treibstoff verbraucht war. Es war aber ersichtlich, daß sich die **„funkkontrollierte Antiflugzeug-Ausrüstung"** sich selbst zerstörte.
Am 04. April leugnete **Präsident Truman** während eines Besuches der Militärbasis in Key West die Taylor-Geschichte und sagte, daß er bezüglich der vermeintlichen Fakten vollständig im Dunkeln tappe.
Der Sekretär für Verteidigung aus Washington behauptete spaßenshalber, daß es ihm Vergnügen bereiten würde, der Abteilung Flugscheiben zu liefern, wenn es nur der nationalen Sicherheit dienen würde.
Wie auch immer, einige Tage später verlagerte Taylor sein Gebiet, indem er sich nun mit bescheideneren Postulaten befaßte. In einer Radiosendung des A.**B**.C.**-Network** äußerte er sich spontan: „Öffentliche amerikanische Leugnungen der Existenz unserer Flugscheiben sind für Rußland und seinen *„Kalten Krieg"* 1 Milliarde Dollar wert! Es wäre ein Streich des Schicksals, sollte Moskau nicht die Gelegenheit ergreifen, zu verkünden, daß sowjetische Wissenschaftler den Start von Flugscheiben in alle Teile der Welt realisieren werden. So, wie die Dinge liegen, werden die Amerikaner keine andere Wahl haben, anzunehmen, daß die Flugscheiben, welche gesichtet wurden, durch die Russen produziert worden sind, was aber nicht der Fall ist."

Die USA, so berichtete er, könnten die Moral der Menschen in Westeuropa aufbessern, wenn Amerika postuliert, daß es bisher unglaubliche Dinge realisierte. Es gab keine gefährlichen Dinge, aber gute Neuigkeiten für die friedliebenden Völker.
Nahe **Minneapolis** und anderswo im Land, wie er weiterhin berichtete, starteten wir **Ballone** zwecks Studium der kosmischen Strahlen, gewaltige durchscheinende Ballone, aus Plaste hergestellt, welche am Boden nur 1/100 ihrer Größe aufwiesen.In größeren Höhen expandierte der Ballon, blies sich selbst zu einem enormen „Monster" auf, war dann 100 Fuß groß und hatte 70 Fuß im Durchmesser, und dies alles in pulsierender Plaste. Bei einer Höhe von 100 000 Fuß gelangte er unter den Einfluß stratosphärischer Höhenwinde und erreichte Geschwindigkeiten von 200 Meilen pro Stunde. Bei Sonnenuntergang erstrahlten sie infolge der großen Höhe in rötlicher Farbe. Die Sonnenstrahlen erleuchteten ihre Unterseite und verliehen den Ballonen ein Aussehen von flachen und kreisförmigen Objekten.
Ihre Meßinstrumente, so berichtete Taylor, gelangten mittels Fallschirm wieder zur Erde, während die Hülle dann explodierte, und die großen Teile plastischen Materials, welche zu Boden fielen, induzierten großes Erstaunen, wenn sie gefunden wurden.
Der Instrumentenkorb verfügt über Blitzlichter, welche noch aus unglaublicher Entfernung gesehen werden können. Dies waren Ausrüstungen für den normalen Gebrauch, wie er weiter berichtete, und er könnte nicht verstehen, weshalb die Luftwaffe darüber nicht offen diskutieren könnte!

Diese Darstellung der Dinge, welche auch unter der Bezeichnung **„Gute Neuigkeiten"** erschien, verhalf der These von **Prof. Urner Liddel (U.S. Navy Research and Study Office)** zum Durchbruch. Diese These besagt, daß die rätselhaften Flugscheiben nichts anderes sind, als **Skyhook-Ballone der Navy.** Die Idee war nicht neu, aber wohl die Art des Ballons.
Prof. Liddel, beauftragt von der **nuklearphysikalischen Abteilung des Office of Naval Research** bestätigte, daß die Flugscheiben tatsächlich Ballone waren. Es waren einfach sogenannte **Skyhook-Ballone,** welche zwecks Detektion kosmischer Strahlung eingesetzt wurden. Die Erinnerung an **Kapitän Mantell,** welcher sein Leben verlor, als er einem dieser Ballone folgte, wurde wieder wach. **(12)**
All diese hochdotierten Experten, welche dieses Bild formten, bewirkten, daß viele Amerikaner zu der festen Überzeugung gelangten, daß diese Leugnungen einen Schleier über die Existenz amerikanischer Geheimwaffen legten.
Am 23. Mai ergab eine Meinungsumfrage folgendes Ergebnis:

- **92% der Amerikaner glaubten bis jetzt Taylor's Version von den Flugscheiben,**
- **5% glaubten, daß sie extraterrestrisch sind und**
- **3% glaubten, es sind die Russen.**

Die Ansicht, daß militärische Kreise eine Nonexistenz von UFOs förderten, konnte nicht völlig entkräftet werden.
Ende 1950 gerieten die Befürworter der Marstheorie ins Wanken, weil sie an einen entsprechenden Kontakt glaubten, welcher aber nicht eintraf.
Nun, es wurde Juni, aber die Wesen zeigten kein Interesse, waren sogar untätig angesichts des ausbrechenden Korea-Krieges.

Das Ausbleiben der amerikanischen Flugscheiben auf den Schlachtfeldern in Korea hatte für viele Amerikaner zur Folge, daß ihr Glaube an amerikanische Geheimwaffen nahezu auf Null fiel.
Trotz allgemeiner Verwirrung erlangte die extraterrestrische Philosophie bezüglich der Flugscheiben einen kleinen Aufschwung. Durch das Studium alter Kalender, Chroniken, uralter Mythen usw. entdeckte man, daß oftmals in diesen Texten von rätselhaften Flugobjekten die Rede war.
Während des Jahres 1951 postulierten deshalb viele Ufologen, daß Flugscheiben unsere Erde bereits vor langer Zeit besucht hätten, möglicherweise bereits schon vor der Existenz der Menschheit!

## 2.6 Vermeintliche UFOs in der Vergangenheit

Einer der ersten Menschen, welcher sich mit Studien von Himmelsphänomenen beschäftigte, war **Charles H. Fort,** der 1932 verstarb, 15 Jahre, bevor der Terminus „Flugscheibe" geprägt wurde. Über außergewöhnliche atmosphärische Phänomene sammelte er Bücher und war davon überzeugt, daß unsere Erde bereits seit vielen Jahrhunderten durch außergewöhnliche Wesen von anderen Welten besucht wurde.
Heute wird der Ufologe Charles Hoy Fort als eine Art Pionier auf diesem Gebiet betrachtet. Sein Archiv wurde durch die Publikation gewaltiger Bände zugänglich gemacht. Der Gesamttitel lautet: **„Die Bücher von Charles Fort."**
Seine Interpretationsmethoden, übertragen auf die heutige Zeit, beeinflußten viele Interessenten, so z.B. den britischen Journalisten **Harold T. Wilkins,** ein Ufologe und Archäologe. In seiner umfangreich dokumentierten Sammlung führte Wilkins mehrere 100 vermeintliche UFO-Sichtungen aus der Vergangenheit an, welche bis auf **222 vor Christi** zurückgehen. (13)
Auf der Grundlage seiner Kriterien dehnte der amerikanische Ufologe **Desmond Leslie** die **„Genealogie der UFOs"** auf die fernsten und legenderen Zeiten der Prähistorik aus. (14)
Es ist nicht schwer, die Flut der Beweise einzureißen, welche die Ufologen konstruiert hatten. Beispiele vor dem 18.Jh. sind zu unsicher! Falls man diese ernsthaft prüft, können viele von Fall zu Fall leicht erklärt werden. Meistens handelt es sich hierbei dann ganz offensichtlich um Leuchtkugeln, Meteoriten oder um einige seltene Phänomene atmosphärischer Luftspiegelungen, welche für unsere antiken Vorfahren unerklärlich waren.
Nahezu all die jüngeren Zeugnisse fallen aber exakt in den Bereich der historischen Entwicklung der **Aerostatik.**
Hinzugefügt sei allerdings, daß die Ufologen oftmals Texte alter Berichte für ihre Zwecke umänderten.
Eine Technologie, welche speziell durch das Militär entwickelt wird, ist wesentlich fortgeschrittener, als dies scheinbar öffentlich bekannt ist. An Geldern mangelt es hierbei nicht. Wir müssen auch annehmen, daß es keinen Grund gab, sich Antriebsformen vorzustellen, welche man beliebig hinsichtlich des sogenannten **„Neutralen Punktes"** ändern konnte, welcher zwischen den verschiedenen Planeten existiert. (16)

Einige Ufologen, verleitet durch die Idee, daß dieser „Neutrale Punkt" schließlich existiert, beabsichtigten Studien auf dem Gebiet von **Antigravitationsantrieben** zu machen.
So manche unbefangenen Experimente wurden mit „hoffnungsvollen Ergebnissen" durchgeführt, hoffnungsvoll, weil diese Forscher sichere physikalische Gesetze ignorierten.
Es wurde postuliert, daß **Levitation als verifiziertes physikalisches Phänomen gegen die Gravitationskräfte arbeitet!** Die rätselhaften Grundgesetze des Antigravitationsfluges sind ungeklärt! (17)
Einige Weltmächte begannen auf dem Gebiet subatomarer Teilchen Spezialforschungen zu betreiben, um das hypothetische **„Gravitron"** zu isolieren, ein Studium, welches unzweifelhaft seriös war, aber bisher noch keine ergiebigen praktischen Resultate erbrachte (z.B. **Elektrogravitation** in den USA).
Der Beweis für die Antigravitation im Sinne des Antriebes für die Flugscheiben war zu Beginn des Jahres 1952 negativ.

## 2.7 Einleitende Zusammenfassung

Das Postulat, daß es sich um marsianische oder um russische Flugscheiben handelte, tauchte wieder auf, wobei die USA ebenfalls nicht ausgeschlossen wurden. Die Untersuchungen, welche unter dem bekannten Namen **Projekt SIGN, GRI DGE** und **TWINKLE** liefen, wurden schnell exhumiert und liefen nun unter der Bezeichnung

**„Project Blue Book."**

Die Richtung der neuen Untersuchung wurde durch das **Air Technical Intelligence Center (A.T.I.C.)** der **Wright-Patterson-Basis** übernommen, welche proklamierte, daß es wünschenswert wäre, den Dingen auf den Grund zu gehen!
Anfangs wurden mehr als 1300 Sichtungen (Sichtungen zwischen dem 24. Juni 1947 und dem 25. März 1952) sorgfältig neu beurteilt, und das Ergebnis sah wie folgt aus:

- **23,54% der Berichte beinhalten Flugscheiben oder rundliche Körper,**
- **8,25% beinhalten spindelförmige Körper, ähnlich Zigarren oder Raketen,**
- **2,55% beinhalten fliegende Flügel und**
- **0,6% beinhalten Lichtgruppen.**

Deshalb wurde folgende Philosophie aufgestellt:

- **38% der Sichtungen können auf astronomische oder atmosphärische Phänomene zurückgeführt werden,**
- **13% auf Forschungsballone,**
- **22% auf Vogelzüge, welche sich in stratosphärischen Höhen befanden,**
- **10% auf andere Phänomene, welche nicht erklärt werden können, weil darüber zu wenig Einzelheiten berichtet wurden und**
- **15% auf unerklärliche Phänomene.**

Während der Vorbereitungsarbeiten für die neue Untersuchung, wuchsen weitere Sichtungen stark an.
Angeblich ereigneten sich erste „Kontakte", Kontakte von Menschen mit Raumbesuchern (direkter Kontakt, Telepathie, Lichtsignale usw.). Nun wurde die Geschichte eines angenommenen extraterrestrischen Ursprungs der UFOs komplizierter.

## 2.8 Anmerkungen

**(1)** Siehe Artikel in der Zeitschrift **Ali (Milan),** 12. Mai 1952. Und cf. Amerikanische Presseberichte, 29. März 1950. Die Piloten **John Power** und **Miguel Angel Delgado** einer venezuelischen Fluglinie, begegneten über **Caracas** einem rätselhaften Flugobjekt, ähnlich einer enormen Schildkröte, umgeben durch wirbelnde Gase. Schnell näherte sich ihre DC-3, passierte, wobei das Flugzeug nahezu berührt wurde. Die Luftturbulenzen waren so stark, daß Power momentan erschrak, daß sie mit der „Schildkröte" zusammenstießen könnten. Er war aber in der Lage, mittels einem energischen Manöver den Flugzeugkurs mit großer Schwierigkeit beizubehalten. (Es bildete sich eine **Überschall-Schockwelle,** den Flügel involvierend, als das Objekt wegflog. Dies wurde induziert durch den Unterschied in der Geschwindigkeit zwischen dem Flugzeug und den Antriebsdüsen der „Schildkröte".)

**(2)** Im Jahre 1932 baute **Caldwell** ein Flugmodell (nat. Größe) eines Flugzeuges mit kreisförmigem Flügel vom **„Parasol-Typus",** welches so genannt wurde, weil es über dem Flugzeugrumpf aufstieg. Das erste Produkt der **Glen-Burnie-Fabrik** war eine wendige und interessante Maschine, hatte aber bedenkliche Defekte aller sogenannten **Low-Aspect-Ratio-Wings (laterale Instabilität).** Ihre Charakteristika wurden im folgenden Jahr durch **Prof. J. Owen Evans** im großen Windkanal in Los Angeles getestet. Der amerikanische Flieger **Jimmy Doolittle** flog es, und es ergaben sich folgende bescheidene Parameter: **Höchstgeschwindigkeit 97 mph** und **Landungsgeschwindigkeit zu 23 mph.** Der Erbauer **Thereupon** teilte der Presse die Vorbereitung eines Flugzeuges mit kreisförmigen Flügeln (35 Fuß Durchmesser), 50 Tonnen Gewicht und einer Geschwindigkeit von 225 mph, gefolgt von einem „fliegenden Kreis" (Flügeldurchmesser 75 Fuß und 30 Tonnen Gewicht) für transatlantische Flüge mit. In der Zwischenzeit konstruierte er einen leicht modifizierten zweiten Prototyp, welcher ihn ruinierte. Im Jahre 1936 verunglückte es und tötete den Testpiloten. Nach diesem Vorfall konnte Caldwell keine Piloten mehr finden, welche bereit waren, seine „fremde" Maschine zu fliegen. Er versuchte das Militär und einige Luftfahrtgesellschaften für seine Projekte zu begeistern, aber ohne Erfolg. Im Jahre 1940, bevor er Glen Burnie verließ, teilte er Evans traurig mit, daß nur der Mangel von $5000 zwischen ihm und einem erstaunlichen Ergebnis standen. (Könnte es eine Art **Helikopter** mit einer zentralen Kabine und gegensätzlich rotierender Rotoren gewesen sein?).

(3) Später ließ ein Mitglied der **Jekam s-Expedition,** welcher durch die Presse befragt wurde, erkennen, daß die Sponsoren es als „streng geheim" klassifizierten. Während der Zeit, als der Geigerzähler regelrecht „wirbelte", wurde in diesem Gebiet **intensive Radioaktivität gemessen.** Die Hypothese, daß die 3 UFOs mit „unsichtbarer Energie" auf der Bergspitze wieder „aufgetankt" wurden, der Wissenschaft offensichtlich bisher unbekannt, oder daß die Flugscheibe eine komplexe Operation **„elektrostatischer Entelektrifizierung"** durchführte, unterstützt durch die natürliche Radioaktivität der örtlichen Lava, worauf andere Mitglieder der Expedition hingewiesen hatten, dürfte ausgeschlossen sein. Andererseits ist es auch möglich, daß sich das Flugobjekt schubweise atomarer Schlacke oder „Asche" entledigte, welche in Korrelation zum Antriebssystem stand. Dies würde auch den „Tanz" in der Atmosphäre erklären, bedingt durch Gewichtsverlagerungen der Masse und dem Seitenwind. (Prof. Jekams berichtete, daß es an diesem Tage stark windig war). Sich teilweise um sich selbst drehend (die Antriebsgruppe), waren diese großen Massen zweifellos die Ursache eines Phänomens **gyroskopischer Art.** Wie ein gigantischer Kreisel oszillierte das Flugzeug spontan in der Atmosphäre, um die Kräfte zu dämpfen.

(4) Siehe **Gerald Heard, „The Riddle of the Flying Saucers"** (London, Caroll und Nicholson, 1950). Durch Anwendungen der bekannten Gesetze der **Elektrophysik,** vermutete Heard emsthaft, daß er das Rätsel gelöst hätte, oder eher die Rätsel der UFOs. (Herkunft von den beiden Marsmonden, gesteuert durch eine Art superintelligenter Biene, wobei sie eine vorsichtige Erkundung der Erde für einige Jahrhunderte betrieben).

**(5)** Siehe **Donald H. Keyhoe, „The Flying Saucers Are Real"** (New York, Fawcett Publications, 1950): **„Flying Saucers from Outer Space"** (New York, Holt and Co., 1953); **The Flying Saucer Conspiracy"** (New York, Henry Holt and Co., 1955).

**(6)** Der französische Ufologe **Aime Michel** war ein fanatischer Helfer von **Plantier** und der Autor von: **„The Truth about Flying Saucer"** New York, Criterion, 1956). Dies ist ein Buch, welches reich an Berichten über UFO-Sichtungen aus aller Welt ist. Er bezeichnet die **mechanische Reduktion im Kraftfeld „Freundlichkeit"** und erklärt es wie folgt: Entsprechende Reduktion könnte infolge eines beweglichen Schildes realisiert sein, welcher den Effekt des Feldes auf der Oberfläche aufheben oder abschwächen könnte, welche damit bedeckt ist. Weil die Ionisationseffekte entsprechend der Feldstärke wechseln, so würde die Lage des Schirmes von der Außenseite sichtbar sein (z.B. für einige Beobachter vom Boden aus). Dieses Phänomen konnte deutlich auf einer Fotographie gesehen werden, welche am 18. Juli 1952 durch den Geologen **Fregnale** in der Nähe vom **Chauvet-See** (S. 204) gemacht wurde. Einfache Schlußfolgerungen enthüllen, daß die Erklärung keine Basis hatte: Wenn Flugzeug, Maschine und Passagiere durch die Feldkraft beeinflußt werden, so kann nur eine spezielle Substanz jenes aus dem Einfluß freimachen. Mehr noch, der **„Plantier-Schirm"** erinnert uns an die Lösung **WeH'sr „The First Men on the Moon."** Hier geht es um seine berühmten **„Cavoriten."** Er schrieb eine abenteuerliche Geschichte, und in einer abenteuerlichen Geschichte ist alles möglich. Obwohl die Ufologie eine leichtsinnige „Wissenschaft" ist, so ist diese „Wissenschaft" wohl aber als Romanstoff geeignet. Der Plantier-Schirm hatte selbige wissenschaftliche Grundlage, so wie dies bei **Cavorite** und **Newtonium** der Fall ist. Beginnend mit einer Vermutung neuer Transuranium-Substanzen, hergestellt in physikalischen Laboratorien, schlug ein amerikanischer Ufologe vor einigen Jahren vor, daß das synthetische Element in der Lage sei, die Erdanziehung durch das sogenannte Newtonium zu neutralisieren.

Ein Element, welches bisher für uns völlig unbekannt ist, so fügte er hinzu, aber sicherlich unseren „Raumbrüdern" bekannt. Unsere „Raumbrüder"warten sicherlich noch, bis sie uns das Geheimnis ihres Produktionsprozesses liefern...
Es ist eine gute Idee, das hypothetische **antigravimetrische Element** mit dem besseren Namen **Unobtainium** zu bezeichnen, wie es die Techniker der US-Luftwaffenuniversität in Maxwell (Alabama) für diese Art futuristischen Hirngespinstes ironisch vorschlugen. Cf. **Dr. D.C. Peaslee, „The Nonexistence of Gravity Shields"** (Washington, Vol. CXXIX, Nr. 1292,1956).

(7) Siehe **Frank Scully, „Behind the Flying Saucers"** (New York, Henry Holt and Co., 1950).

(8) Für eine detaillierte Behandlung dieses unglaublichen Falles siehe **Menzel, „The Little Men from Venus",** Kapitel XII in **„Flying Saucers".**

**(9)** Obwohl die chilenischen Behörden die Publikation verboten hatten, so führte aber diese Sichtung den amerikanischen Ufologen **Gray Barker** dazu, seine **„Antarktis-Theorie"** aufzustellen, welche davon ausgeht, daß die extraterrestrischen Erkunder für ihre Zwischenstation gerade den abgelegenen Teil unseres Planeten gewählt hatten, fern vor neugierigen Augen. Siehe **Gray Barker, „They Knew Too Much about Flying Saucers",** (New York, University Books, Inc., 1956).

**(10)** Tatsache ist, daß die Buchstaben **XF,** welche 1950 für **„Experimental Fighter"** standen, mit einer numerischen Kennzeichnung nicht zur Navy gehörten, wohl aber zu den Luftstreitkräften! Es muß hinzugefügt werden, daß das tatsächliche **XF-50** ein altes Experimental-Modell darstellte, welches durch **Grumman** hergestellt wurde. Es war ein Kolbenmotor mit einem Propeller und einer verlängerten Nase, mit anderen Worten, eine **modifizierte Grumman-Rakete.**

**(11)** Cf. **Gert W. Heumann, „The Flying Pancake",** Air Pictoral (London, Februar 1959, S. 51 -54).

**(12)** Im Februar 1951 publizierte **Prof. Liddel** seine Theorie, worin er postulierte, daß die Starts der **Skyhooks** immer geheim gehalten wurden, und die ersten Ballone dieses Typs 1947 realisiert wurden, genau zu der Zeit, als die erste Flugscheibe gesichtet wurde. Ein wahres zufalliges Zusammentreffen! Diese Darstellungen waren militärischen Kreisen genehm.

(13) Siehe **H.T. Wilkins, „Flying Saucers on the Attack"** (New York, Ace Books, 1967).

(14) Siehe **George Adamsky und Desmond Leslie, „Flying Saucers** Have **Landed"** (New York, British Book Centre, 1953).

**(15)** Siehe **C.C. Wylie, „Those Flying Saucers"** , Science (Washington, Nr. 3057, **31.** Juli 1953, S. 124- 126).

**(16)** Wie vorgeschlagen durch den amerikanischen Ufologen **M.K. Jessup.** Für ihn sind die Raumfahrer Bewohner mehrerer künstlicher Satelliten, welche seit Jahrhunderten an einem neutralen Punkt der Gravitation zwischen der Erde und dem Mond einen permanenten Orbit hatten. Siehe sein: **„The Gase for the UFO"** (New York, Citadel Press, 1955). Nach mehreren Jahren umfassender ufologischer Studien von Mars und Venus, Planeten, welche man als erstes für Startbasen der UFOs ins Auge faßte, bestanden nun folgende Annahmen: Saturn oder sein Hauptmond Titan; Der dritte Trabant von Jupiter (Ganymed); Der ferne Zwilling zur Erde (Uranus) oder andere der bisher unbekannten **„Dunklen Planeten",** welche wahrscheinlich jenseits dem Orbit des Pluto gravitieren; Ein Siedlungsraum gehört zum hypothetischen Planetengefolge von **Wolf 359** oder der **extragalaktische Planet Clarion,** auf welchem eine hochentwickelte Mutterschaft vorherrscht; Der Mond mit seinen legenderen Troglodyten; Lunare Höhlen, wo **NAZI-Wissenschaftler, welche sich der Gefangenschaft durch die Alliierten entzogen, ihr letztes Refugium haben; Andere NAZI-Persönlichkeiten entwickelten in der Antarktis oder in den Gebieten Patagoniens oder in den undurchdringlichen Wäldern des Gran Chaco oder des Mato Grosso ihre letzten „Geheimwaffen";** Die unergründlichen Tiefen der Zeit, die vierte Dimension mit zukünftiger Menschheit, welche die ferne Vergangenheit erforscht; Die „Raumwanderer", Bewohner des zerstörten Planeten Hsiu-Chin. Ein Teil von ihnen erreichte die Erde während prähistorischer Zeiten und besiedelte das heutige China; Die Sternfahrer (Sideranthropoi), welche den Stern Proxima Centauri vor Jahrhunderten verließen; Die Forschungsreisenden stammen aus dem „Makrokosmos", ein Komplex stellarer Systeme, welche eine organische Gesamtheit bilden, in welcher unser Sonnensystem eine lebende „atomare Zelle" ist; Die immatriellen Ethereaner, die in der fünften Dimension leben oder in der „brennenden Schale" der Sonne; Die Uranians, welche vom äußeren Rand unseres Planetensystems stammen; Eine hochentwickelte prähistorische Menschheit (Atlantische, lemurische oder tyrhennische Rasse), die durch eine Verlagerung in den Raum ihrem Verderben auswich; Die gefallenen Engel der Bibel; Die Nachkommen der Inkas, die in den undurchdringlichen Winkeln der peruanischen Anden Zuflucht suchten. Sie wahrten das Geheimnis einer ursprünglichen Form von Superenergie, welche sie aus Vulkanen gewannen; Die mythischen „Kinder der roten Erde", welche unterhalb der Urwälder von Amazonien leben; Die Hindu-Telemobile, Duracapalam, welche sich mittels mentaler Energie in den Hyperraum begaben; Wie auch immer, so könnte man diese Liste beliebig weiterfuhren.

**(17)** Cf. **Leonard G. Cramp, „Space, Gravity and the Flying Saucers"** (New York: British Book Centre, 1955) und **Dr. Erwin Stambler, „Anti-Gravity: Fact or Fantasy?";** Aviation Age (New York, Mai 1957), S. 26 - 31.

## 3. Die wahre Geschichte des Projektes „Blue Book"

Zu Beginn des Monats Juni bemühte sich die **A.T.I.C.,** wenn auch ungern, den **„Großen Schlag"** von 1952 auszuwerten. Nach **Edward Ruppelt** wird im Pentagon-Jargon ein „Schlag" wie folgt definiert: **Es ist eine Bedingung, Situation oder neutraler Zustand einer Personengruppe, welche durch einen recht fortgeschrittenen Zustand von Konfusion charakterisiert ist, der aber noch kurz vor panischen Zuständen angesiedelt ist.**
Tatsache ist, daß die A.T.I.C.-Experten regelrecht durch eine Flut von Berichten überschüttet wurden. Am 31. Dezember gab es 2018 Berichte, wobei noch nicht die Sichtungen enthalten waren, über welche nur Lokalzeitungen berichteten oder jene aus anderen Ländern.
Zeigten die Amerikaner vielleicht Anzeichen einer progressiven mentalen Unausgeglichenheit?
Oder intensivierten etwa ganze Flotten diskusförmiger Raumschiffe ihre Forschungs-Missionen?
Sogar das oberste Kommando der US-Luftwaffe behandelte ernsthaft dieses Problem, ganz einfach, weil einige der detaillierten UFO-Berichte aus dem fernen Korea stammten, wo die militärischen Operationen eine leichte kritische Wendung aufwiesen. Mehr als ein amerikanischer Pilot begegnete **sehr wendigen silbernen Kugeln oder leuchtenden Flugobjekten mit rundlicher Form.** Radarstationen auf **Japan (Okinawa)** und **Südkorea** registrierten wiederholt unbekannte Flugobjekte mit hohen Geschwindigkeiten.
Waren es Kometen? Flugobjekte, welche die Russen den Chinesen oder Nordkoreanern lieferten?
Oder waren es wirklich UFOs, welche seriöse Menschen in das Reich der Fantasie verbannten?
Nun, im Juni wurde keine starke Aktivität von Meteoriten verzeichnet. Der **Aquariden-Schauer** vom 28. Juli stimmte nicht mit dem Umfang der Sichtungsberichte überein und, wie wir wissen, treten Meteore extrem punktuell auf. Gut, dann werden die Flugobjekte vielleicht hinter dem Ural hergestellt?
Die Luftwaffe betrachtete diese Möglichkeit mit äußerster Skepsis: Wie könnte Rußland, welches gerade die ersten Schritte in die moderne Aeronautik unternahm, bereits derartige Dinge entwickeln?
Wie auch immer, jene „Dinge" wurden kontinuierlich im „westlichen Himmel" beobachtet, was die US-Luftwaffe verärgerte, weif jene versuchte die Luftherrschaft zu einer Zeit zu proklamieren, als **sowjetische MIG-15-Jäger** an der koreanischen Front demonstriert hatten, daß sie den amerikanischen Flugzeugen überlegen waren!
Der Inhalt der Berichte wurde häufig verschleiert. Verschiedene Zeugen gaben selten gleiche Beschreibungen der UFOs wie folgt:

- **Sie waren wie ein Ball geformt,**
- **Sie sahen aus wie Meteore,**
- **Es waren fliegende Dreiecke oder Rhomben,**
- **Sie schwebten wie eine Qualle in der Luft oder**
  - **Sie waren formlos...**

Das A.T.I.C.-Personal wunderte sich darüber, wie es möglich war, für ein metallisches Objekt keine konkrete Form anzugeben. Wie konnte es schnell verschiedene Formen annehmen, um dann schließlich irgendwohin zu verschwinden?

## 3.1 Ein „guter UFO-Bericht"

Durch ein Ereignis wurde die Aufmerksamkeit der Experten angezogen. Dies ereignete sich am 14. Juli in **Virginia,** einige Meilen von **Newport News** entfernt, hahe **Norfolk.** Die Zeugen waren 2 routinierte Piloten der **Pan American Airways, W.B. Nash** und **W.H. Fortenberry.**
Gegen 09.12 Uhr flogen 6 große silberne Flugscheiben mit ihrem Führungsschiff (oder vermuteten Staffelführer) horizontal über dem Boden, erschienen über dem Horizont und befanden sich bald innerhalb einer Meile von einer **DC-4,** welche bei einer Höhe von 8000 Fuß nach Miami flog. Aus dem Blickwinkel des Flugzeugpiloten waren die Objekte kreisförmig und hatten ca. einen Durchmesser von 75 Fuß. Offensichtlich waren sie von einem rötlichen Halo umgeben, welches zeitweise zu orange wechselte, und sie erstrahlten wie rotglühende Kohlen.
Mit Hilfe eines **Dalton-Mark7-Computers** berechneten die amerikanischen Piloten, daß die Formation mit mehr als **1000 Meilen pro Stunde** flog!
Wie durch die DC-4 beobachtet wurde, flog die Führungsflugscheibe plötzlich langsamer, wobei ihr Leuchten merklich schwächer wurde. Die beiden entferntesten Flugscheiben flogen mit hoher Geschwindigkeit weiter und gelangten zum Führungsschiff, um offensichtlich einen Manöver-Befehl zu erhalten. Im selbigen Augenblick schnellte das Führungsschiff über sie und wechselte den Kurs. Die anderen 5 Flugscheiben machten es einstimmig nach, wobei nun deutliche Einzelheiten zu erkennen waren (eine Art Kegel, mit einer zentralen Ausdehnung von ca. 15 Fuß).
Nach einem abrupten Richtungswechsel von mehr als 150°, verstärkten sich ihre Lichter, vermutlich infolge plötzlicher Zunahme der Antriebskraft. Sie entfernten sich schnell von der Fluglinie der DC-4 und nahmen dabei wieder ihre horizontale Lage und ihre Staffelformation ein.
Sich westwärts bewegend, wurde die Formation von 2 anderen Flugscheiben begleitet, welche während des gesamten bizarren Manövers in geringer Höhe schwebten, so, als wenn sie auf spezielle Befehle gewartet hätten. In den wenigen Sekunden, während welcher sie schneller wurden, um die Formation zu erreichen, induzierten sie ein rötliches Glühen, das stärker als gewöhnlich war.

Plötzlich verdunkelten sich die Flugscheiben, und einige Sekunden später, als sie wieder erleuchteten, erschienen die 8 Objekte in einer geraden Linie.
Nun stieg die Formation auf 3000 Fuß, begleitet durch eine Serie kurzer und regelmäßiger blendender Blitze und verschwand schließlich schnell in westliche Richtung.
**„Sie sind bemannt!",** schrieben einige Zeitungen.
**„Oder zumindest viele der Schiffe müßten bemannt sein, und die Wahrscheinlichkeit, daß dies richtig ist, stützt sich auf das Postulat, je größer die Flugscheiben sind."**
Hinzugefügt sei, daß manche Ufologen darauf hinwiesen, daß die Flugscheibenformation auf die Möglichkeit schließen läßt, funkgesteuert zu sein oder über spezielle elektronische Sichtungen bzw. **Repuls-Ausrüstungen** verfugte.
Damit die Funkimpulse sich mit der enormen Geschwindigkeit von 186 000 Meilen pro Sekunde ausbreiten, hätte das Schiff **„Raumintervalle" von ca. 100 Yard.** Wenn nicht, so fuhrt es gleichzeitig energische Manöver durch, welche dies möglich machen.
Laßt uns annehmen, der Empfänger eines der Flugscheiben hatte nicht die richtige Einstellung. Entsprechende Manöver sind die Folge. Aber wir hatten gesehen, daß sich die Flugscheiben im Einklang um sich selbst bewegten (rotierten).

## 3.2 UFOs über Washington

Am 17. April 1952, nahe der kanadischen **Luftbasis von North Bay in Ontario,** flogen mehrere „rote Kugeln" mit **Überschall-Geschwindigkeit** und kreuzten später mit selbiger hoher Geschwindigkeit über den **südwestlichen Staaten.**
Am nächsten Tag gab das Luftverteidigungs-Kommando für die östlichen USA eine Presseerklärung heraus (N.Y.), welche folgendes zum Inhalt hatte: **„Unbekannte Flugobjekte in nordöstlicher und nordwestlicher Richtung, welche eine potentielle Gefahr darstellen."**
Der Alarm wurde ausgelöst, als in großer Höhe, nahe **Nome (Alaska)** unerklärbare Phantome gesichtet wurden.
Nachdem die „Unbekannten" identifiziert wurden, wurde der Alarm aufgehoben. Zur Identifikation wurden keine Einzelheiten geliefert. Wer hatte nun vielleicht einen Angriff aus der Atmosphäre induziert? Und mit welcher Art von Maschinen? Und aus welchen Gründen? (1)
Dies war aber nur ein Vorgeschmack dessen, was sich am 17. Juli ereignete.
Jene Nacht sandte die Radarstation der **Denver-Luftbasis** Erkundungssignale in die Atmosphäre und registrierte eine entfernte Formation von Flugscheiben oder „Dingen", welche sich mit einer Geschwindigkeit von nahezu **3000 mph** bewegten! Alarmiert per Funk, flog **Kapitän Paul L. Carpenter** eine amerikanische DC-6, lenkte seine Kabinenlichter nach unten und wartete. Kurz vor ihm flogen 4 strahlende Objekte mit hoher Geschwindigkeit. Sie befanden sich etwa auf seiner Höhe, 25 000 Fuß und einige Meilen entfernt.
Wenige Tage später ereigneten sich unglaubliche Dinge, unglaublich für die Leute der A.T.I.C.

Am 20. Juli, gegen 12.40 Uhr registrierte der Radarschirm des **C. A.A.-Kontrollzentrums in Washington (D.C.),** das Vorhandensein von 8 unbekannten Flugobjekten mit ca. 100 bis 130 mph Geschwindigkeit an der **Andrews-Luftwaffenbasis (Maryland),** ca. 15 Meilen südwestlich der Stadt.
Zeitweise zeigten die Radar-Echozeichen, daß die Objekte ihren Kurs beibehielten, sich häufig gegen den Wind bewegten und dann, als sie aufstiegen, stiegen sie völlig vertikal auf. Die Möglichkeit, daß es sich um eine Kampfflieger-Staffel handelte, wurde deshalb ausgeschlossen. Vorne, auf 01,00 Uhr, verschwanden die Echosignale plötzlich, so wie sie erschienen. Das bedeutet, daß sie den Bereich verließen, welcher durch die Radarstrahlen bestrichen wurde. Aber wenige Minuten später erschienen sie über der Stadt in nordwestlicher Richtung.
Der Wachhabende informierte dann seinen Vorgesetzten **Harry G. Barnes.** Er war bezüglich dieser vermeintlichen Flugobjekte skeptisch. Zur Zeit unterstützte er die Ideen von **Prof. Menzel,** Autor einer interessanten, wenn auch bedeutungslosen Theorie, daß die Flugscheiben **„Luftspiegelungen"** darstellten, welche durch thermale Inversion induziert wurden. Barnes betonte, daß er die Radarstation exakt betreue und jene sehr gut funktioniert.
Während dieses Zeitraumes registrierte der Komtrollturm des nationalen Flughafens ebenfalls die Position der rätselhaften Erscheinungen. Es wurde ihre Geschwindigkeit berechnet und festgestellt, daß eines der Objekte in etwa stratosphärischer Höhe flog (8 Meilen), und dies mit einer erstaunlichen Geschwindigkeit von **7000 mph.**
Einige der „Lichter" schienen plötzlich über dem **Weißen Haus** herabzustoßen, so auch über dem **Kapitol** und dem **Pentagon,** Gebiete, welche für einen Überflug nicht gestattet waren. Mehrere Leute, welche in der Umgebung des Flughafens arbeiteten, stimmten später darin überein, daß es ein großes Objekt war, gefolgt durch andere Objekte in großer Höhe, welche verschieden gefärbt waren und in südliche Richtung flogen.

## 3.3 Gutbegründetes Mißtrauen

Zwei Düsenkampfflugzeuge, welche unmittelbar aus **New Castle (Delaware)** kamen, erreichten das Gebiet über Washington, um erfolglos die „Lichter" zu erspähen.Aber sie verschwanden zeitweilig von den Radarschirmen, wahrscheinlich deshalb, weil sie **vertikal** in große Höhe aufstiegen, als die Kampfflieger erschienen.
Als die Kampfflieger zur Basis zurückkehrten, zeigten sich die Lichter wieder und brausten durch die Atmosphäre.
An dieser Stelle gewann Barnes den Eindruck, daß die rätselhaften Besucher in der Lage waren, ihn zu hören und zu verstehen, als er die Piloten verständigte, die Objekte abzufangen. Denn sobald er ihre genaue Position durchgab, schnellten die Flugobjekte davon.
**Kapitän H. Dermott,** welcher ein Privatflugzeug in Richtung der Stadt steuerte, erhielt über die fremden Dinge in der Atmosphäre eine Funknachricht. Er bemerkte Lichter von intensiver weißer Färbung und undeutlicher kugelförmiger Gestalt, welche ihm entfernt in der Dunkelheit folgten.

Diese ungewöhnlichen Dinge waren auch vom Boden aus zu beobachten. Gegen 05.30 Uhr bemerkte ein Radiotechniker namens **E.W. Chambero** 5 gewaltige kugelförmige Objekte, welche stark erstrahlten und über den Außenbezirken von **Washington** kreuzten.
Aus unersichtlichem Grund stiegen sie plötzlich auf, um in der Nacht zu verschwinden. Es war kurz vor Einbruch der Dämmerung, als das Geschwader leuchtender Körper von den Radarschirmen verschwand.

Während der nächsten beiden Tage gab es von UFOs keine Lokalberichte, aber während der Nacht vom 22. Juli zum 23. Juli passierte eine Anzahl von Objekten mehrere Staaten in New **England** und verbreiteten im Mondlicht ein silbernes Leuchten. Dann gab es 3 Tage lang keine neuen Sichtungen. Aber am 26. Juli, gegen 21.08 Uhr, wurde das Gebiet über dem Bezirk von **Columbia** von stratosphärischen Eindringlingen heimgesucht. Zwölf unbekannte Objekte erschienen plötzlich in nordöstlicher Richtung, und die **Radarstation des C.A**.A. ermittelte sich langsam bewegende Objekte (ca. 40 Meilen pro Stunde), eine ungewöhnlich niedrige Geschwindigkeit, sogar für ein gewöhnliches Flugzeug, tatsächlich eine eigenartige Geschwindigkeit.
Zuerst dachte die C.A.A.-Mannschaft an einen Schwärm von Wetterballonen, welcher durch einen Luftstrom eingefangen wurde und gelegentlich über der Stadt kreuzten.
Bald waren sie sich aber ihres Irrtums bewußt. Die Piloten eines Flugzeuges, wo sich die „Ballone" näherten, fürchteten sich vor einem Angriff. Aber es waren keine Ballone, sondern glühende Objekte!
Von der **New Castle-Basis** flogen einige Kampfflieger nach **Washington.** Eines davon flog in Richtung einer weißlichen und kugelförmigen Masse, die erstrahlte, aber als der Pilot innerhalb *Vz* Meile zum rätselhaften Licht gelangte, erlosch es und Dunkelheit breitete sich aus.
Gegen 10.30 Uhr verfolgte der zweite Flieger ohne Erfolg 3 bläuliche Kugeln. Dann verfolgte er 5 andere, welche in der Zwischenzeit völlig weiße Farbe annahmen. Die UFO-Formation stieg plötzlich auf, flog davon und erschien nicht wieder.

## 3.4 UFOs kehren massenhaft zurück

Am 28. Juli registrierte der Radarschirm in der Stadt keine Beweise für irgendwelche imbekannten Objekte. Die neue Geschichte während dieser Zeit ereignete sich im **Gebiet der Großen Seen, nahe der kanadischen Grenze.** Gegen 02.30 Uhr bemerkte das **Ground Control Intercept (G.C.I.)-Radar der Osceola Militärbasis** in **Wisconsin** eine Anzahl leuchtender Objekte undefinierbaren Fluges. Sie bewegten sich mit nur ca. 60 Meilen pro Stunde in einer lockeren Formation (ca. 80 000 Fuß Höhe) östlich von **St. Paul (Minnesota).**
Der Enthusiasmus der Piloten, welche die Jagd nach den langsamen Eindringlingen tapfer aufnahmen, ging recht bald in Enttäuschung über. Bald wurden sie sich dessen bewußt, daß die Flugscheiben in wenigen Sekunden bis auf mehr als **ca. 600 mph beschleunigten** und damit die Entfernung zu den amerikanischen Kampfflugzeugen vergrößerten, um in Richtung Kanada zu verschwinden.
Dann kehrte an diesem ereignisreichen Tag alles wieder zur Normalität zurück. Aber nur an diesem Tag!

Am 29. Juli, etwa zwischen 01.30 Uhr und 06.00 Uhr bemerkte der **Chefkontrolleur Barnes** ärgerlich, daß die berüchtigten „Lichter" wieder über **Washington** erschienen, wechselnd von 8 zu 12 Objekten. Sie flogen ca. 100 bis 110 mph und bewegten sich im Luftraum zwischen der **Andrews-Luftwaffenbasis und Herndon (Virginia)** innerhalb eines Radius von etwa 10 Meilen.

Gegen 03.00 Uhr verschwanden die Echos von den Radarschirmen, und stattdessen zeigte sich das charakteristische Echo eines großen Transportflugzeuges mit Steuerkurs auf die Basis. (3)

Sie informierten sich, was sich auf ihrem Kurs ereignete, aber die Piloten konnten nur berichten, daß der Himmel absolut leer war, obwohl die Sicht zu diesem Zeitpunkt einen Radius von etwa 15 Meilen hatte. Das Flugobjekt machte sich „unsichtbar", indem es senkrecht in die Stratosphäre aufstieg. Sie kamen nicht wieder herunter, wahrscheinlich deshalb, weil sie ihren Auftrag erfüllt hatten.

Während des Tages erschienen auch einzelne Flugscheiben über anderen Gebieten der USA, und zweimal überflogen sie sogar das **atomare Forschungszentrum von Los Alamos (New Mexico)** in großer Höhe.

Die **A.T.I.C.** war dadurch in der Lage, Bündel von Beweisen zu sammeln, welche sich durch eine kritische Beobachtung ergaben. Weitere Beweise kamen anfangs August hinzu.

Die Mondfinsternis in der Nacht vom 05. Zum 06. August war bereits einige Stunden vorüber, als eine große Anzahl von Flugscheiben wechselnde Lichter abstrahlten und wieder über **Washington** kreuzten.

Ein Sprecher der **Andrews-Luftbasis** erklärte später, daß sie auf den lokalen Radarschirmen kurz vor Mitternacht beobachtet wurden. Sie wurden von Zeugen bereits längere Zeit gesichtet, und die Kampfflugzeuge, welche von den in der Nähe befindlichen beiden Basen geschickt wurden, versuchten erfolglos, die leuchtenden Objekte abzufangen, denn sie flogen schnell und in großer Höhe.

Jene nächtlichen Ereignisse konnte man mehrmals über Amerika feststellen. Am frühen Morgen des 20. August registrierte der Radarschirm der **Congaree-Luftbasis in South Carolina** die Spur einer sehr schnellen Flugscheibe, etwa 60 Meilen entfernt. Einen exakten Kurs von ca. 70 Meilen pro Minute verfolgend, zeigte die Flugscheibe möglicherweise, wie wichtig es war, ihre Basis aufzusuchen.

Weil vermutlich die UFOs nicht die Interessen der USA gefährdeten (keine Bomben oder subversive Propaganda-Flugblätter), wurden sie durch die Öffentlichkeit wieder einmal schnell vergessen, und die Zeitungen widmeten ihr Interesse den „undichten Stellen" des **Projektes IVY, welches die erste amerikanische H-Bombe vorbereitete!**

Somit konnte die A.T.I.C. ungestört damit fortfahren, all das Material auszuwerten, welches sie gesammelt hatte. Parallel, sogar außerhalb der US-Luftwaffenkreise, entwickelte sich die Hypothese des **Astronomen Donald H. Menzel. (4)**

Die Philosophie, daß die UFOs nur **Luftspiegelungen** darstellten, welche durch **Temperatur-Inversionen** induziert wurden, kam zum richtigen Zeitpunkt.

Jeder wurde dadurch beeinflußt, und all die „Lichter", welche über Washington während jener Sommernächte erschienen, wurden unbekümmert als Ballone gedeutet, welche das Mondlicht reflektierten. Entsprechend einiger Meteorologen erreichten kalte Luftmassen aus Kanada die Gebiete um Washington mehrere Male während dieser Zeit, und damit wurden günstige Bedingungen für Temperatur-Inversionen erreicht. (5)

## 3.5 Lücken in der A.T.I.C.

Es ist kaum zu glauben, daß hohe Offiziere der Luftwaffe die Flugscheiben ignorierten. Wie **Kapitän Ruppelt** in seinem Band über die Arbeit des A.T.I.C. feststellte, war zu Beginn des **Projektes Blue Book** keine Konfrontation zum Militär gegeben. (6)
Tatsache ist, daß die Mannschaft nochmals all die Nachrichten-Berichte über die letzten **aerodynamischen Experimente der NAZIS** überprüfte, um die weitere Entwicklung einiger dieser Projekte zu untersuchen, denn diese könnten einen Flugzeugtyp hervorgebracht haben, welcher die Charakteristika der beschriebenen Flugscheiben aufwies.
Die wesentlichen Daten wurden dann durch aerodynamische Experten des **Wright Field Aircraft Laboratory** und den besten Flugzeugingenieuren unterzogen. Es ergab sich die besorgte Routinefrage:

**„Könnten die Russen diese Idee weiterentwickelt haben ?"**

„Nein", antworteten sie beruhigend. „Bis heute gibt es keine Möglichkeit, Fluggeräte herzustellen, welche in der Atmosphäre wie UFOs manövrieren können." (7)
Das **Aeromedicai Laboratory** bemerkte Kraft seiner Stellung: **„Wenn ein bemanntes Flugobjekt dieser Art konstruiert wurde, so würde der menschliche Körper nicht in der Lage sein, den starken Beschleunigungen zu wiederstehen, wie es durch verschiedene Augenzeugen berichtet wurde."**
Das Personal der A.T.I.C. rühmte sich der Nachfolger **(Air Materiel Command T-2 Intelligence Office),** eine Geheimorganisation, welche während des Krieges „hocheffiziente Methoden zwecks Erhalt aller Arten technischer Information über feindliche Flugzeug-Produktionen entwickelte."
Aber sollten die Flugscheiben tatsächlich Raumschiffe sein, geführt durch eine Rasse von Superwesen, bösartig und völlig verschieden von uns. wie Kapitän Ruppeit bemerkte, so würden all die findigen Verfahren, welche T-2 ausgearbeitet hatte, völlig sinnlos sein.
Daraus ergaben sich ernsthafte Lücken in der Leitung der A.T.I.C. Diese beziehen sich auf den Ostblock. Und was war mit den anderen Weltmächten? England zum Beispiel?
Nur Staatsmänner verfügen über die Kraft, eine Allianz zu bilden und Ultimaten zu stellen. Militärs sind manchmal schwierig und bedienen sich dubioser Mittel.
Allerdings haben sie auch manchmal die notwendige Pflicht, alles über jedermann zu wissen, denn heute kann derjenige noch ein Freund sein, aber durch ungewöhnliche Umstände ist er er nicht mehr morgen, oder er wechselt sogar in das feindliche Lager über!
Deshalb ist es erstaunlich, daß sich die A.T.I.C. bei der Beurteilung **deutscher Kriegserfindungen** nicht daran erinnerte, daß viele Erfindungen auf der Liste der Kriegsbeute vermißt wurden, welche in die USA transferiert wurden. Diese Erfindungen gingen angeblich kurz nach Beendigung des II Weltkrieges verloren!
Zitieren wir an dieser Stelle einige Beispiele: Wo waren die Pläne der gigantischen A-14 **Mehrstufen-Torpedo-Rakete?** Oder die **bemannten raketengetriebenen Triebflügel?**

Wo die Pläne des **„H.M.B. Funk-Immobilizer",** jene Ausrüstung, welche durch die Deutschen bei Frankfurt/Main selbst zerstört wurde, gerade, nachdem ein erster Test erfolgte, weil plötzlich die Rheinfront zusammenbrach?

Das Arbeitsmodell des ersten **Raketen**-Turbinen-**Antriebes mit flüssiger Luft** und die **Antiradar-Feuerball-Ausrüstung,** welche während des Krieges bereits zur Anwendung gelangten, wurden auf der „Liste" ebenfalls vermißt.

Und, wie kann jemand ernsthaft daran glauben, daß die Unterlagen zu den geheimen deutschen Forschungen über **Hochgeschwindigkeits-Flugzeuge** verschwanden?

Bei der Beurteilung im Jahre 1946 hatten die Experten der A.T.I.C. noch keine Vorahnungen von den britischen Erklärungen. Es wurde kurz darauf hingewiesen, daß sicherlich neue Typen von „furchterregenden schnellen Flugzeugen", welche die Welt in Erstaunen setzen würden, sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Entwicklung befanden. Diese Erklärungen wurden durch die A.T.I.C. genau analysiert. **(8)**

Aus vielen ausgewerteten Berichten geht hervor, daß die UFOs durchweg einen allgemeinen Kurs in Richtung Westkanada flogen. Es ist durchaus möglich, daß sie beabsichtigten, in den schwach besiedelten Gebieten des westlichen Kanada **geheime Basen** errichteten.

Zu Beginn des August 1952 wurden 40% der Berichte, welche in das Projekt Blue Book einbezogen wurden, als „unbekannt" abgestempelt.

Die Beiträge aus gewissen ausländischen Gebieten (Frankreich, England und Südamerika) kamen von amerikanischen Militär-Attaches, welche Berichte von Lokalflügen der Luftwaffe sammelten, Berichte, welche nicht bedeutungslos waren.

Wie auch immer, Kapitän Ruppelt bemerkte, daß diese Berichte weder untersucht wurden noch wichtig waren, da Blue Book mit seinen eigenen voll beschäftigt war. Dies war eine merkwürdige Haltung. Während kategorisch die Flugobjekte (UFOs) abgelehnt wurden, so versuchte die A.T.I.C. das Phänomen der UFOs zu begrenzen.

Die besten Sichtungen, auch aus dem Ausland, wurden allerdings analysiert.

## 3.6 Radar kann nicht lügen

„Flugscheiben: Radaranlagen spielen verrückt! US-Luftwaffenexperten begründeten, daß die Aufnahmen rätselhafter Flugobjekte durch ein seltenes Naturphänomen, einer **atmosphärischen Refraktion,** erzeugt wurden." So proklamierte eine Wochenillustrierte im August 1952.

Die Radarstationen spielten aber nicht verrückt, aber die Menschen, welche nicht glaubten, daß die UFOs irrational existierten. Trotz allem, so ist Radar aber zuverlässig. Es erlaubte, UFOs hinlänglich zu registrieren, ausreichend für die A.T.I.C.-Experten.

Ufologen bestätigten all das Material als ausreichend, die Wissenschaft weist dies alles aber zurück

Der Standpunkt der US-Luftwaffe bezüglich gewisser ungewöhnlicher Luftphänomene kommt in folgender klarer unqualifizierten Ablehnung zum Ausdruck:

**„Die Luftwaffe verfuge über keine Aufnahmen, welche die Existenz der Flugscheiben bestätigen. Das ergibt sich daraus, weil alle Aufnahmen sehr leicht gefälscht sein können, entweder durch Nutzung lächerlicher Modelle oder durch Modifizierung der Negative. Damit sind diese vermeintlichen Beweise wertlos. Zahlreiche Objekte, vom Aschenbecher bis zum Waschbecken wurden während ihres Fluges durch die Luft fotografiert. Viele solcher Fotos wurden ohne Klärung der wahren Identität der Objekte veröffentlicht."**

Mehr Aufmerksamkeit allerdings wurde den „Bewegungsbildern" unidentifizierter Flugobjekte gewidmet, weil sie schwieriger zu fälschen sind.

Wie auch immer, so wurden durch die Luftwaffe nur recht wenige dieser Bewegungsbilder erhalten. Sie enthüllten nur Punktziele von Luftspiegelungen in der Atmosphäre. Die Luftwaffe war nicht in der Lage, diese herauszugeben. Zu schnell und ungestüm,

**„Oh Bilderstürmer!"**

**Kapitän Ruppelt** hatte 2 Ausschnitte eines Bewegungsfilmes begutachtet, welche als der **„Montana-Film"** und der **„Tremonton-Film"** bekannt sind (in A.T.LC.-Kreisen als **U-Film** bezeichnet). Dieser entstammt den Fotolaboratorien der Luftwaffe zu **Wright-Patterson** und der **Navy** zu **Anacostia.**

Der erste wurde durch **Nick Mariana,** Manager des „Great Falls Baseball Team" am 15. August erstellt. Zwei große, weiße Lichter kreuzten schnell in einem wolkenlosen Himmel, eines hinter dem anderen. Als über der anderen Seite der Stadt **F-94-Kampfflugzeuge** aufkreuzten, drehten sie ab. Die Experten des Projektes Grudge (sie führten die Arbeit des Projektes Sign weiter, welches aufgelöst wurde) legten den Bericht beiseite und erklärten, daß dieses Phänomen durch Reflektionen induziert wurde, bedingt durch die Abgase oder die Flügel der Kampfflugzeuge. Eine Art künstlicher Nebensonne.

Im Jahre 1952 wurde auf Wunsch des Pentagon's die Hypothese aufgegriffen, daß die Kampfflugzeuge irgendetwas mit der Erzeugimg des Phänomens zu tun hätten.

Die wahre Natur der beiden „Bewegungspunkte" verblieb unerklärlich, aber eine Kopie des Berichtes kehrte in die Ablagen zurück, zu dieser Zeit als „unbekannt" abgestempelt. Der zweite Film hat eine kompliziertere Geschichte. Am 02. Juli 1952 unternahm **Oberoffizier Delbert C. Newhouse** eine Reise mit seiner Frau und den Kindern in Utah.

Etwa 7 Meilen von **Tremonton** entfernt .sichtete er in der Atmosphäre eine unregelmäßige Formation strahlender und rundlicher Objekte, welche mit sehr hoher Geschwindigkeit flogen. Innerhalb weniger Sekunden brachte er sein Auto zum stehen und richtete seine 16-mm Bell und Howell-Filmkamera, welche mit einem Teleobjektiv ausgestattet war, in Richtung der Flugscheiben.

## 3.7 Die Untersuchung des U-Filmes

Blauweiße Objekte flogen in westlicher Richtung in einer unregelmäßigen, aber kompakten Formation, gelegentlich energische Manöver in der Atmosphäre ausführend. Manche schienen zeitweise dicht an dicht zu fliegen. Andere flogen in dichten Kreisen und schössen manchmal aus der Formation heraus.

Plötzlich änderte eine von ihnen abrupt ihren Kurs, flog aus der Gruppe davon und befand sich unmittelbar über Newhouse, welcher dies mehrmals filmte.

Auf den Tremonton-Film richtete sich nun die Aufmerksamkeit von Militärs und **G.S-16-Angehörigen,** welche sich in die **Kelly-Luftbasis in Texas** begaben, wo das Personal der **US-Air-Force Intelligence** ihr Hauptquartier hatte. Eine geheime und hochdotierte Konferenz wurde abgehalten, und die Filmaufnahmen wurden als alles mögliche interpretiert:

- **Ballone oder bekannte Flugzeuge,**
- **Sonnenlicht-Reflektionen (gegen 11.10 Uhr, als der Film gedreht wurde, stand die Sonne sehr hoch),**
- **Meteoritenschauer,**
- **Zugvögel oder Möwen.**

Ein Wissenschaftler erinnerte sogar daran, daß diese Art weißer Möwe im Gebiet des **Großen Salzsee's** beheimatet ist.

Der Terminus „Raumschiff wurde kurz erwähnt, aber nur, um einige Hypothesen abzulehnen, welche in diese Richtung gehen, so z.B. in die Kategorie nonexistenter supergeheimer Flugzeuge amerikanischer oder sowjetischer Herstellung, welche die Charakteristiken von UFOs aufwiesen.

Nach ungezählter Vorführung des Films, erlangte nicht eine obiger Ansichten die Oberhand. Jene „ärgerlichen und nebulösen Punkte" ähnelten vielen Dingen, aber keinem einzigen bekannten Ding auch nur teilweise. Einige beklagten sich sogar, daß der Film keine Details zeige, welche wichtig sein könnten. Die Methoden der Navy-Filmanalytiker wurden auf der Grundlage kritisiert, daß sie das **Densitometer** nur unzureichend nutzten und Newhouse vielleicht unwissentlich die Filmsequenzen änderte. Dadurch wurde der Film als dokumentarischer Beweis für die Existenz der UFOs abgelehnt.

**Kapitän Ruppelt** gestattete nicht, daß er angegriffen werde und bemerkte, daß er eine Unterredung mit Newhouse habe. Die Konversation dauerte 2 Stunden und induzierte besonderes Interesse: Als Newhouse und seine Familie die UFOs anfangs sahen, befanden sie sich nahe am Auto.

**„Wenn sie die Größe einer B-29 hätten, dann hätten sie eine Höhe von 10000 Fuß gehabt",** sagte er. Und er fügte hinzu, **„daß sie 2 Untertassen ähnelten."**

Durch eine Verbindung beider Körper haben wir dann die Form, über welche wir bereits berichteten, die charakteristische biplanare Struktur der Flugscheiben.

## 3.8 Das Ende des Projektes Blue Book

Im November 1952 bat **Kapitän Ruppelt** das **Air Technical Intelligence Command** um Erlaubnis, die Filme für die Presse freizugeben. Zwecks Billigung trug **General Garland** diesen Wunsch dem Pentagon vor.
**„Keine Filme und keine Presseerklärungen",** so lautete die Antwort. Und dies, obwohl einige Monate vorher in der Kelly-Luftbasis darauf hingewiesen wurde, daß es sich bei den weißen Punkten auf dem U-Film um Seemöwen vom Salzsee handelte.
Die Seemöwen-Theorie war zu schwach!
**Rapitän Ruppelt,** welcher glaubte, daß er über Material von größter Wichtigkeit verfüge (könnte dies tatsächlich ein Raumschiff sein?), vermutete, daß sein Zuhörerkreis anwachsen werde. Zu keiner Zeit hatte er mehr als 10 aktive Mitglieder (Blue Book), und mehrere von ihnen waren, bedingt durch Dienstreisen, um Berichte zu sammeln oder zu prüfen, ständig abwesend. Es bestand der Wunsch, spezielle Filmkameras in den Gebieten zu errichten, wo Flugscheiben häufig gesichtet werden. Auch bestand der Wunsch, Experten der Elektronik, Meteorologie, Fotographie, Physik und Mechanik für das Projekt zu haben, aber alles wurde strikt abgewiesen!
Im Herbst 1952 wurde es völlig klar, daß die Luftwaffe beabsichtigte, das Projekt Blue Book zu beenden.
Tatsache ist, daß anstatt das Projekt zu stärken, sich die Luftwaffe dafür entschied, entsprechende Untersuchungen über einen speziellen Operationsverband, das **4602$^{nd}$ Air Intelligence Squadron,** laufen zu lassen. Zunächst ergab sich durch diese Substitution zwischen den beiden Operatoren eine Kolloboration.
Im Dezember bat der erbitterte Ruppelt, ihm andere Pflichten zu übertragen, und im April 1953 wurde die Mannschaft auf 2 Mitglieder reduziert **(Leutnant Bob Olsson und Flieger der ersten Klasse Max Futch).**
Nun, Ruppelt verblieb offensichtlich bis September im Dienst, und nachdem er sich einer dubiosen Feierlichkeit unterzog (Flugscheibe und gefangene kleine „grüne Männlein"), übergab er die Geschäfte an seinen Nachfolger, legte sein Amt in der Luftwaffe nieder und ging als Forschungsingenieur nach Kalifornien, um für **Northrop-Aircraft** zu arbeiten.
Mit diesem melancholischen Lebewohl hörte das Projekt Blue Book praktisch auf zu existieren, und all das Dokumentationsmaterial über die UFOs, mehr als 4000 Berichte, verschwand in den Ablagen des A.T.I.C.
Nachdem entsprechendes Material abgelagert wurde, berichtete eine kurze Pressemitteilung über den Transfer der Vollmacht.

## 3.9 Luftwaffen-Irreführung

Ruppelt führte das Projekt Blue Book mit Leidenschaft und Beharrlichkeit, obwohl er mehrmals durch auswärtige Diraktiven behindert wurde. Die hochdotierten Förderer des Projektes taten alles, um der Überzeugung zum Durchbruch zu verhelfen, daß die UFOs nicht existieren.
Am 08. Mai 1952, nach einer langen und detaillierten Instruktion für das Projekt, gab der **Sekretär der Luftwaffe Thomas K. Finletter** eine allgemeine Erklärung ab:
**„Sie verrichten eine gute Arbeit, Kapitän. Es muß interessant sein. Danke."**
Letztendlich war auch das lauwarme Interesse an diesem Projekt schuld daran, daß es unterging.
Wie auch immer, als für die A.T.I.C. dann klar wurde, das ganze „UFO-Problem" zu beenden, wurde in einem Bericht vom August 1954 folgendes formuliert: **„Die Luftwaffe würde gern erklären, daß man keine Beweise hätte, welche darauf hinweisen könnten, daß die USA von bestimmten Mechanismen aus dem All oder von einer ausländischen Regierung bedroht bzw. beobachtet werden. Es wurde keine unbekannte Substanz bekannt sowie auch keine Detailaufnahmen." (9)**
Diese Pressemitteilung besagte, daß die Flugscheiben ein Mythos waren.
Als das Projekt Blue Book abgesetzt wurde, ereilte die Wissenschaft das moralische Erbe des UFO-Problems. Die Luftwaffe war recht zufrieden damit, die ganze Angelegenheit vergessen zu haben, aber viele Menschen bemerkten gelegentlich etwas und erregten sich darüber. War die Wissenschaft ein zuverlässiger Bundesgenosse?
**Prof. A. Aula,** italienischer Experte für Aerodynamik, sprach in einer Radiosendung **1954** über gewisse Nationen, welche an der Spitze in Wissenschaft und Technik standen. Die USA leugnete wiederholt dazu zu gehören, zumindest nicht seit dem Start des ersten Sputniks durch die ehemalige UdSSR. Washington begann dann sein schreckliches Raketensystem zu proklamieren.
Am 01. Januar 1955 wurde die restliche Mannschaft des Projektes Blue Book (2 Mitglieder) beordert, zur **4602nd Air Intelligence Squadron** zurückzukehren. Letztere ist eine Organisation, welche während des II Weltkrieges gegründet wurde, zwecks methodischer Vernehmungen gefangener feindlicher Piloten. Sie befaßte sich auch mit dem Studium „simulierter Probleme", so z.B. mit Luftinvasionen feindlicher Elemente, der Identifikation von Vorbereitungen für einen Luftangriff auf die USA usw.
Wie anfangs vorherzusehen war, hatte diese Entscheidung einen Doppeleffekt. Zuerst entledigte man sich des inaktiven Projektes Blue Book. Zweitens wurden die 131 Sichtungsberichte während der ersten 6 Monate, in welcher die beiden Organisationen zusammenarbeiteten (zuzüglich all der früheren Materialien) gründlich studiert, so daß der Anteil des „Unbekannten" im Jahre 1952 plötzlich auf 20% sank, 1954 auf 9%, dann 3% und 1,8%.
Im Jahre 1960 wurden 6312 Berichte neu eingeschätzt, welche durch zivile und militärische Einrichtungen gesammelt wurden, beginnend mit der weltbekannten ersten Sichtung von 1947.

Im Nachdruck des finalen Bulletin (Tatsachenblatt Nr. 812, datiert vom 21. Juli 1960) fügten die amerikanischen Zeitungen einen abschließenden Kommentar hinzu:

**„Flugscheiben sind vollständig entlarvt!"**

Schließlich konnte die US-Luftwaffe für sich verbuchen, daß sie ihre lange Schlacht gegen die UFOs gewonnen hatte!

## 3.10 Anmerkungen

(1) UFO-Formationen erschienen über den nördlichen Staaten bereits früher, ohne die Aufmerksamkeit der Presse wegen der geringen Zeugenanzahl auf sich zu lenken. Am 11. April 1952, als einige Wetterballone gestartet wurden, schauten die Meteorologen der Minneapolis-Luftbasis durch den Theodoliten und folgten einem Flug unbekannter Luftobjekte, die sich in der Stratosphäre bewegten und in sekundenschnelle unglaubliche Geschwindigkeiten erreichten.

**(2)** Andere Radarmessungen bzw. eines Objektes, welches sich in großer Höhe bewegte, ermittelten seine Geschwindigkeit mit **4500 mph.** Es sei hinzugefügt, daß während einiger der energischen Manöver eine der Flugscheiben in nur 4 Sekunden von 125 mph auf 500 mph beschleunigte, während andere Objekte energisch in Sekunden einen Richtungswechsel vollzogen. Für detailliertere Einzelheiten dieser Sichtungen siehe Major Donald H. Keyhoe, **„The True Report on Flying Saucers"** (Greenwich, Conn., Fawcett Publications, 1967), S. 51 und 95 bis 96; oder den umfassenden und gutdokumentierten Bericht von R.C. Bordon und T.K. Vickers, **„Preliminary Study of Unidentified Targets Observed on Air Traffic Control Radars"** (C.A.A. Technical Development Report Nr. 180, Indianapolis, Mai 1953).

(3) Signale, im Radar-Jargon Echos bedeutet, daß das Radio wellenband durch Objekt-Undringlichkeiten für die Wellen zurückprallt. Im selbigen Jargon sind „Engels" Pseudosignale, oder falsche Bilder werden durch natürliche Phänomene (Temperatur-Inversion, Sturmzentren, elektrisch aufgeladene Wolken, Hagelwolken usw.) induziert, welche Radiobandbreiten beeinflussen können und welche auf dem Bildschirm als irreguläre oder dahinschwindende Punkte, allgemein stationär, angezeigt werden.

(4) Siehe Menzel, **„Flying Saucers",** S. 139 und speziell S. 300 bis 310.

(5) Major Keyhoe schrieb darüber in seinem zweiten Buch über die UFOs **(„Flying Saucers from Outer Space",** S. 100): „In den nächsten 2 Wochen sprach ich mit Barnes, Ritchey, Copeland und den meisten anderen Leuten des Kontrollzentrums. Obwohl sie verständig waren, so waren aber einige über die inverse Antwort der Luftwaffe recht verbittert. Jahrelang führten sie Flugzeuge durch Nebel, Schnee und Regen, ohne einen Unfall zu produzieren. Wenn das Wetter schlechter wurde, lagen tausende Leben in ihren Händen. Wir waren stolz auf unsere Radar-Aufzeichnungen, Aufzeichnungen, welche man entsprechend richtig analysieren mußte. Dann, in der einen Nacht wurden sie regelrecht genarrt bzw. irregeführt durch eine einfache atmosphärische Bedingung, welche sie jahrelang kannten. Jeder kennt hier bekannte Temperatur-Inversionseffekte, teilte mir Barnes mit. Ist eine Inversion groß genug, so nimmt sie alle Arten von **Wirrwar** auf (Wassertanks, Gebäude, Küstenlinien usw.). Aber jeder kann dies erkennen. Man würde gewaltige purpurne Punkte sehen, aber wir spürten nichts ähnliches dieser Dinge auf. In den 6 Jahren beobachtete ich die Bereiche, absolut nichts. Hochgeschwindigkeits-Jets, Stürme, Inversionen oder ähnliches induzieren immer Signale, welche ähnlich dieser sich bewegen. Und wir hatten mehrere Male identisches Wetter."

(6) Siehe Edward J. Ruppelt, **„The Report on Unidentified Flying Objects"** (Ace Books, New York, 1956).

(7) Siehe die Presseerklärung der Abteilung für Verteidigung vom 27. April 1949: „Die Möglichkeit, daß diese Flugobjekte vielleicht ausländische Produkte sind, wurde in die Betrachtung einbezogen, aber die berichteten Geschwindigkeiten sind wesentlich größer, als wir sie von Flugzeugen unserer Zeit kennen."

(8) Vielleicht taten sie es so, und die Information wurde durch die Nachkriegskrise der britischen Flugzeugindustrie (der zivile Anteil) später einfach vergessen. Hinzu kam offensichtlich die Euphorie des kürzlichen Sieges. Die USA erhob sich zur weltlichen Führungsmacht, nicht zuletzt wegen ihres alleinigen Besitzes der Atombombe.

(9) Cf. Leon Davidson, **„Flying Saucers: An Analysis of the Air Force Project Blue Book Special Report No. 14"** (Ramsey, N.J. Ramsey-Wallace Corporation, 1967) und Lawrence J. Tracker, **„Flying Saucers and the U.S. Air Force"** New York, Van Nostrand, 1960 ) S. 164.

## 4. Rätselhafte Nachtlichter über dem Rheinland

Die Uhr im Flugzeug zeigte auf 20.25 Uhr, als in ca. 10 Meilen Entfernung sich ein „fremdes und rotes Licht" zeigte. Die erste Person, welche es sah, war die **Stewardeß Gloria Hinshaw.** Es leuchtete in der Nacht wie das Licht eines landenden schnellen Abfangjägers.
Die **Trans World Airlines DC-3,** eine Route nach Chicago, flog in ca. 2000 Fuß Höhe über die Außenbezirke von **Goshen (Indiana),** und ihr **Kapitän, Robert Adickes,** überprüfte gerade das Flugzeug, als die Stewardeß berichtete, daß ein sich schnell bewegendes Licht in die Höhe des Flugzeuges aufstieg und es nun verfolge.
Der **Co-Pilot Robert F. Manning** schaute unmittelbar aus dem Seitenfenster und schrie überrascht auf. Obwohl das Flugzeug etwa 175 Meilen pro Stunde flog, wurde es durch das leuchtende Objekt (400 Meilen pro Stunde) überholt, welches an Höhe verlor.
**„Es fliegt herunter... Aber das Licht ist strahlender und größer geworden! ... Es strahlt orange, ähnlich einem rotglühenden Metallball. Es erscheint wie ein gigantischer Wirbel, welcher einen Abhang herabrollt... Es ist weg!"**
Aber nur einige Minuten verstrichen, und das strahlende Objekt erschien wieder in der Nähe des Flugzeughecks. Dann nahm sein Licht merklich ab, etwa1/2Meile vor dem Flugzeug.
Adickes handhabte unruhig die Kontrollinstrumente und ging in die Kurve, um sich dem unbekannten Objekt zu nähern. Nun begann der „Eindringling" ein unerwartetes Manöver: Plötzlich vergrößerte sich die Unterseite des Objektes, das „UFO" schien zu rotieren und zurückzuspringen.
**„Es wendet vor uns, als wenn es über eine Art Radar-Impuls-Mechanismus verfüge",** stellte Leutnant Manning überrascht fest.
Kapitän Adickes versuchte sich dreimal dem Objekt zu nähern, aber dreimal bewegte sich das Objekt dann zurück. Für eine kurze Zeit konnten es die amerikanischen Piloten beobachten. Im Flugreport, datiert vom 27. April 1950, berichteten sie, daß es eine kreisförmige Gestalt hatte, im Zentrum verdickt (ca. 1/10 seines Durchmessers, welcher ca. 50 Fuß hatte).
Nachdem sich der leuchtende Körper zum dritten Male zurückzog, bewegte er sich nordwärts, passierte **South Band,** bis er völlig verschwand. (1)
Der Adickes-Report induzierte eine Kardinalfrage:

**Verfügte das „UFO" über eine Art automatischen Antikollisions-Mechanismus?**

Im Prinzip konnte diese Idee nicht negiert werden. Während der zunehmenden nächtlichen Bombardements über Deutschland nutzten die Alliierten derartige Mechanismen ebenfalls. (2)

## 4.1 Die „Magischen Augen" des Infrarot

Die Briten machten einen beachtenswerten Fortschritt bei den Techniken, welche den unsichtbaren Infrarotstrahlen gewidmet waren. Dank einer entsprechenden Anwendung der **Zamboni-Säule (galvanisch),** entwickelten sie eine sehr leichte **Hochspannungs-Speicherbatterie.**

Während des Jahres 1942 rüstete sich die **R.A.F.** mit **„Infrarot-Headlights"** aus, welche ihre Kampfflugzeuge speziell für nächtliche Einsätze erhielten. Als die R.A.F. mit den ersten **radargeführten Kanonen** ausgerüstet wurde, wurden Infrarot-Apparate auf den Bombern montiert, so daß sie in der Lage waren, ihre eigenen Flugzeuge in der Nacht zu erkennen und das Feuer nur auf feindliche Flugzeuge zu eröffnen.

Aber auch die Deutschen verfugten über beträchtliche Anwendungen militärischer Art bezüglich des „unsichtbaren Lichtes".

Der **„Spanner"** war z.B. ein Reflektor, welcher vermutlich nicht nur Strahlungen aus den Abgasen feindlicher Maschinen aufspürte, sondern auch durch reflektierte Angriffsziele (ähnlich einem Radarempfänger) eingedrungene Flugzeuge orten konnte, und dies auf größere Entfernungen!

Die technischen Experten der Luftwaffe betrachteten den Apparat als hocheffizient, aber zu massig, um sie in ihre Nacht-Kampfflugzeuge zu installieren. Der Spanner wurde daher zunächst verworfen, aber die Forschungsergebnisse wurden für die Konstruktion des **Gaertner-Infrarot-Phototheodoliten** genutzt. Dies betraf die Erzeugung von **„Antiflugzeug-Raketenstationen,** der Projektentwicklung automatischer Suchmechanismen (Antiradar), bekannt als **Feuerball. (3)**

An dieser Stelle sei vermerkt, daß im Jahre 1944 die **Abteilung D der deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (D.F.S.) zu Ainring, nahe Salzburg,** an verschiedenen Geräten zwecks **Infrarot-Nachtsicht** arbeitete. Es wurde ein **Netzwerk ultrasensitiver Thermoelemente** genutzt, welche sogar eine entfernte Sicht durch die Wolken erlaubte! **(4)**

Als **Albert Speer,** Minister für Kriegsproduktion, im August 1944 die gesamte deutsche Kriegswirtschaft unterstellt wurde, hatten die **D.F.S.-Geräte** höchste Prioritätsstufe.

Eine kleine Anzahl wurde in den **Wiener Kepka-Werken** gebaut, ausgerüstet mit einem vereinfachten Typ eines **„fotoelektrischen magischen Auges",** welches im Zentrum eines **parabolischen Scanner-Spiegels** eingefügt wurde. Als der Krieg immer schlimmer wurde, wurden diese Geräte vermutlich auch in die Spitze der **Enzian-Antiflugzeug-Rakete** eingebaut.

Nach der Passierung des Po-Gebietes (Nord-Italien) erzwangen die Alliierten eine Kapitulation der Divisionen von **Feldmarschall Kesselring,** bewegten sich von Süden in Richtung der **8en britischen Armee** und nahmen die bishert unverteidigten Winkel der **Alpenfestung,** welche noch im Bau war, ein. Dort, unter hunderten Erfindungen von unschätzbarem Wert, fanden die Leute des **8en Armee-T-Verbandes** eine Anzahl **abmontierter Teile von den rätselhaften Feuerbällen zusammen mit der Enzian-Rakete und ihren tödlichen Zündern sowie den Minuskel-Mücka-Detektor.** Dieser befähigte offensichtlich die Piloten, die schnellen Nacht-Kampfflugzeuge mit Hilfe von Infrarot-Lichtern, welche auf ihren Flugzeugen montiert waren, zu orten.

Der Krieg ging zu Ende, nicht aber die Forschung. Tatsache ist, daß die amerikanische Luftwaffe im Jahre **1948** mit einer Bombe **(V.B.6 Felix)** experimentierte, deren Flugbahn durch einen sensitiven Apparat (Hitzeabgabe des Zieles, z.B. Schiffe, Fabriken u.a.) geregelt wurde. (5)
An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß man auf den **Reißbrettern Sidewinder-Luft-Luft-Raketen (ähnlich der britischen Firestreak)** fand, welche in ihrem Aktionsradius den wärmsten Punkt aufspüren. War es vielleicht das, was über Goshen geschehen ist?
All dies war dem **Air Materiel Command** u.a. Dienststellen bekannt. Könnte vielleicht der „Ball" über Goshen über eine funkkontrollierte Ausrüstung verfügt haben, welche der Armee oder Navy gehörte? Das Pentagon hüllte sich im Schweigen. Eine Ablehnung wurde an die Presse geleitet, aber dann entdeckten amerikanische Zeitungen die **FOO-Fighters** wieder.

## 4.2 Die „Kraut-Bälle"

Ein früherer Flugoffizier, welcher in der Sicherheitsabteilung der 8en Luftwaffe während der letzten Tage in Europa tätig war und nicht wünscht, genannt zu werden, offensichtlich weil er bis jetzt in einer Abteilung der US-Luftwaffe arbeitete, erklärte der New Yoeker Presse:
**„Es ist möglich, daß die Flugscheiben die letzte Entwicklung einer psychologischen Antiflugzeug-Waffe darstellen, welche die Deutschen bereits nutzten. Während der Nachteinsätze über dem westlichen Deutschland konnte ich gelegentlich leuchtende Scheiben oder Bälle beobachten, die unseren Formationen folgten. Es war bekannt, daß die deutschen Nacht-Kampfflugzeuge über mächtige „Hauptlichter" (Scheinwerfer) verfügten, Lichter, welche das Ziel orten konnten, teilweise, um den deutschen Piloten ein besseres Ziel zu liefern, aber meistens, um die feindlichen Heckschützen in ihren Kanzeln zu blenden. Sie induzierten unter den Mannschaften ständig nervöse Belastungen, und dadurch wurde ihre Effektivität gemindert. Während des letzten Kriegsjahres verwendeten die Deutschen auch funkkontrollierte strahlende Objekte, um die Zündsysteme alliierter Maschinen oder die Operation des an Bord befindlichen Radars zu stören. Amerikanische Wissenschaftler verwendeten dann später diese Erfindung, perfektionierten diese, so daß sie dadurch über neue Offensiv- und Defensiv-Luftwaffensysteme verfugten!"**
Auch andere Flieger, welche bei der Eröffnung der zweiten Front teilnahmen, berichteten der Presse, daß es gegen Ende der Kriegshandlungen im Gebiet zwischen **Hagenau (Alsace-Lorraine) und Neustadt an der Weinstraße im Rheintal** Phänomene gab, welche den heutigen Berichten über Flugscheiben ähnelten. Sie waren überzeugt, daß jene mit einer neuen deutschen Geheimwaffe versehen waren, welche die amerikanischen Flieger als **FOO-Fighters (Feuerwehrmann, aus dem frz. feu, Feuer) und zum Spaß „Kraut-Bälle" nannten.** Später wurden diese durch Bomberbesatzungen über den japanischen Inseln gesichtet, nur, daß sie kleiner waren.
Der frühere **Kriegsberichtserstatter R. Palmer** berichtete z.B., wie einer der FOO-Fighters einem amerikanischen Flugzeug über dem Rheintal ca. 18 Meilen folgte.

Der Vorfall begann gegen 22.00 Uhr am 23. November 1944. **Leutnant Edward Schlueter** von der **415th U.S. Night Fighter Squadron,** stationiert bei Dijon, flog in Richtung Mainz einen schweren Nachtjäger. Nach Ausfuhrung eines großräumigen Ablenkmanövers entlang des nördlichen Schwarzwald-Randes, folgte der Pilot dem langen Lauf des Rhein's.
Etwa 20 Meilen von Strasbourg entfernt, warf **Leutnant Fred Ringwald,** ein Erkundungsoffizier der Luftwaffe, welcher an dieser Mission als Erkundungsoffizier teilnahm, einen Blick aus dem Seitenfenster der dunklen Kanzel und sah in einiger Entfernung 10 kleine Bälle mit rötlichem Glanz in Formation fliegen, und dies mit bemerkenswerter Geschwindigkeit.

**„Ich wundere mich, was diese Lichter dort in den Bergen machen",** sagte Ringwald zu Schlueter.
**„Wahrscheinlich Sterne",** erwiderte der Pilot.
**„Ich denke nicht"**
**„Sind sie sicher, daß es keine Reflektion von uns ist?"**
**„Positiv."**
Der Pilot betrachtete aufmerksam die Lichter, welche sich nun vor seinem Flugzeug bewegten. Ohne weitere Zeit zu verlieren, verständigte er sich mit der amerikanischen Boden-Radarstation: **„Es gibt hier in der Gegend 10 Heinie-Kampfflugzeuge. Sieht so aus, daß sie uns verfolgen, und ihre Geschwindigkeit ist hoch."**
**„Ihre Kerle müssen Nüsse sein! Niemand ist dort, nur sie selbst",** antwortete die Radarstation.
Der Radarkontrolleur, **Leutnant Donald J. Meiers,** begab sich dann zum Radarbereich des Flugzeuges, um die Feuerbälle zu scannen, aber obwohl die Gefahrenzone und der gesamte Himmel in der Nähe gescannt wurde, gab es keinen Hinweis auf ein feindliches Flugzeug:
**„Sicher, keine feindlichen Flugzeuge auf dem Schirm! Aber immer noch jene roten Lichter..."**
Nur einige Meilen entfernt, leuchteten sie in unheimlicher Art weiter. Bei voller Drosselung flog Schlueter zu diesen Objekten. Als wenn sie diesen „Angriff vorhergesehen hätten, nahm das Glühen der Körper rapide ab und ohne ihre Position zu ändern, wurden sie nach kurzer Zeit vollständig „unsichtbar". Das amerikanische Flugzeug kreuzte nun diesen Bereich, ohne aber irgendeinen bewegten Körper zu begegnen.
Es vergingen keine 2 Minuten, und die Kugeln erstrahlten wieder rötlich, erschienen aber etwas entfernter, so, als ob sie sich für einen „Gegenangriff umgruppieren. Aber 6 Minuten später, nach einem langen Gleitflug, verschwanden sie in der Nacht Richtung deutscher Front hinter der Siegfried-Linie.
Zu diesem Zeitpunkt zeigte das Flugzeug-Radar mannigfaltige Fehlfunktionen, so daß der Pilot von einem Feuerbeschuß Abstand nahm.
Die Flieger gelangten zu der Schlußfolgerung, daß dies, was sie gesehen hatten, Experimentalgeräte waren, welche für die Fehlfunktion des Radars verantwortlich waren. Diese Experimentalgeräte wurden offensichtlich von deutschen „Antiflugzeug-Batterien" abgeschossen, um alliierte Bomber während ihrer nächtlichen Angriffe zu verwirren. Da aber die Mannschaft nicht in der Lage war, diese Leuchtkugeln mit einiger Sicherheit zu identifizieren und jene auch keinen Hinweis auf aggressive Absichten ergaben, entschieden sich die Flieger dafür, in ihrem Flugbericht für das Dijon-Kommando diese Dinge nicht zu erwähnen, nicht zuletzt aus Angst davor, daß man sie einer Kriegsneurose bezichtigen könnte.

## 4.3 Berichte und Gerüchte über die FOO-Fighters

Am 27. November 1944 begegneten 2 Piloten **(Henry Giblin und Walter Cleary)** in der Nähe von **Speyer** einem enorm glühenden orangefarbenen Licht. Es flog etwa 250 Meilen pro Stunde (mph) bei einer Höhe von ca. 1500 Fuß über ihrem Kampfflugzeug.
Die Radarstation in diesem Gebiet bezog sich wieder auf das „Äquivalent der Nüsse", als die Piloten eine Bedrohung bezweifelten.
Das Flugzeug-Radar zeigte Fehlfunktionen, und sie kehrten zur Basis zurück. Ein ausführlicher Bericht, die erste Kenntnis in offizieller Form, bestätigte die Existenz der unerklärlichen Lichter, und 2 Leute, welche darüber berichteten, wurden Zielscheibe vieler Witze.
Auch andere Flieger begegneten dann den rätselhaften FOO-Fighters, aber sie hatten aus dem Schicksal ihrer Kameraden gelernt, diese niemals in ihren Flugberichten zu erwähnen. Die **Piloten McFalls und Baker** waren die einzigsten, welche das eigenartige Schweigen brachen. Sie waren ebenfalls von der **415$^{tb}$ Squadron,** und ihr sehr kurzer aber ausfuhrlicher Bericht veranlaßte die Luftwaffen-Aufklärung, den Gegenstand ernsthafter zu betrachten:
**„Auf 0600 am 22. Dezember (nahe Hagenau) stiegen vor uns vom Boden 2 sehr strahlende Lichter bis 10000 Fuß Höhe auf. Sie fingen uns ab und bewegten sich auf das Heck unseres Flugzeuges zu. Sie erstrahlten in einem gewaltigen orangefarbenen Licht. Dort verharrten sie etwa 2 Minuten. Die ganze Zeit auf meinem Heck. Sie standen unter perfekter Kontrolle (durch die Operateure der Bodenstation). Dann drehten sie vor uns ab, und das Feuer schien zu erlöschen."**
Der Rest des Berichtes war zensiert. Offensichtlich ging es um die Erwähnung, daß das Flugzeug-Radar plötzlich Fehlfunktionen anzeigte.
Zwei Nächte später flogen selbige Piloten über dem Rhein, als sie durch einen glühenden roten Ball „attackiert" wurden, welcher sich plötzlich einem anderen Flugzeug näherte! Dann tauchte er ab und verschwand. Hinzu kommen zensierte Abschnitte...
Die Kenntnis dieser Fakten, welche zunehmend wiederholt wurden, fesselten schließlich die Aufmerksamkeit militärischer Publikationsorgane. Während der letzten Tage des Dezembers 1944 gelangten durchgesickerte Geschichten in amerikanische Soldaten-Zeitschriften, welche die persönlichen Ansichten mehrerer US-Sicherheitsoffiziere darstellten. Es wurde darauf hingewiesen, daß die FOO-Fighters funkkontrollierte Ausrüstungen waren, welche von den Deutschen angewendet wurden, um das Radar der nächtlichen Kampfflugzeuge zu stören. Die Zeitungen wiesen auch auf die Bedrohung von **Adolf Hitler** hin, der auf eine bevorstehende Nutzung gewisser Geheimwaffen verwies, um das Kriegsgeschehen zu Gunsten Deutschlands doch noch zu wenden!
Um gewisse Ängste zu mindern, inszenierte am 01. Januar 1945 der wissenschaftliche Herausgeber der **Associated Press, Howard W. Blakeslee** eine Radiosendung, wo er die offizielle Ansicht der Geheimdienste unterstützte. Er stellte sicher, daß die Lichtbälle, von welchen mehrere Piloten über Frankreich berichteten, einfache **St. Elmos-Feuer** waren, spontane Lichter, induziert durch wechselseitige elektrostatische Induktion durch die vielen Flugzeuge. Und weil die Lichter immateriell sind, kann Radar diese nicht aufzeichnen.

Echos jener nicht überzeugenden Diskussionen erreichten die amerikanischen Basen in Frankreich, welche an dieser Frage interessiert waren.
Viele von den Piloten verfügten über große Flugerfahrungen und waren mit den St. Elmos-Feuern vertraut.
Die Besatzung eines Bombers, welche für kurze Zeit durch eine irreguläre Formation von 15 Feuerbällen verfolgt wurde, berichtete, daß jeder von diesen ein starkes Licht ausstrahlte, welches intervallmäßig an- und ausging und offensichtlich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten korreliere.
**„Einer nach den anderen von den Bällen näherte sich derart, daß sie nahezu die Flügel berührten. Es waren gewaltige, trudelnde Bälle, und eine kurze Zeit lang spürten wir eine intensive Hitze",** so einer der Piloten.
Schließlich hörte das Flugzeug-Radar auf zu funktionieren.
Der Pilot einer anderen „Fliegenden Festung" berichtete ebenfalls, daß er über deutschem Gebiet einem strahlenden Ball begegnete. Allerdings wurde er von seinen Kameraden verspottet.
Zwei Nächte später, während des Rückfluges zur Basis, sah er wieder eine leuchtende Masse. Da er sah, daß ihre Routen konvergierten, entschloß ersieh auszuweichen. Als er einige 100 Yard vom FOO-Fighter entfernt war, hörte er einen eigenartigen Ton. Er setzte seinen Kurs fort, und das „fliegende Feuer" schien sich zu entfernen. Wieder aufnehmend seinen unterbrochenen Flug zur Basis, sah der Pilot selbiges Leuchten, einen bewegungslosen Ball in großer Höhe und Entfernung.
Der Verdacht, daß eine deutsche Gegenoffensive in **Alsace** drohte, um die in den Ardennen zu vervollständigen, führte die Alliierten dazu, auch scheinbar unbedeutende NAZI-Aktivitäten zu überprüfen.
Am 12. Januar berichteten den Kommando von Dijon mehrere Bombereinheiten gleichzeitig, daß sie Lichtbälle gesehen hätten. Manche sahen einen, andere 2,4 oder mehr. In den folgenden Monaten bildeten die Berichte über die FOO-Fighters - und sie waren alle in Inhalt und Schlußfolgerungen ähnlich - eine umfangreiche Sammlung, welche den Beginn einer speziellen Untersuchung rechtfertigte. Einmal wurde festgestellt, daß die Bälle keine aggressiven Absichten zeigten, und weil das Gebiet, über welches sie operierten, bereits besetzt war, wurde die Untersuchung bis Ende April 1945 eingestellt.
Die Briten z.B. zeigten für dieses Phänomen kein Interesse. Keine der o.g. Fakten wurden in der britischen Presse publiziert. Tatsache aber ist, daß sich die **„Section T of British Intelligence"** mit diesem Gegenstand befaßte.
Anfang Mai flog, nahe dem östlichn Pfälzer Wald, wo französische und amerikanische Streitkräfte eine der vielen kleinen Kessel isolierter deutscher Verbände auslöschten, noch ein anderer Pilot der **415$^{th}$ Squadron.** Er bemerkte 5 orangegefarbte Bälle, welche eine triangulare Formation einnahmen. Dies war die letzte Episode dieser Serie. Als der Krieg vorüber war, wurden die FOO-Fighters für 5 Jahre vergessen. (6)
Insgesamt gesehen, so könnten zweifellos einiger dieser Phänomene auf elektrische Wetterphänomene zurückzufuhren sein.

Wie auch immer, so verwendeten die Deutschen verschiedenes Kriegsgerät, was viele der Dinge klären könnte, worüber amerikanische Piloten berichteten. So z.B. starteten die Deutschen **fluoreszierende Ballone** mäßiger Größe. In die Nähe des vermuteten Punktes des ballistischen Kontaktes zwischen den „Kämpfern" und den Abfangjägern gebracht, bestand ihre Aufgabe offensichtlich darin, die Geleitschutz-Kampfflugzeuge zu täuschen, so daß diese aus der Formation ausbrachen, damit dann die Kampfflugzeuge in die Bomber-Formationen schnellen konnten!

Verschiedene Ballone aller Größen wurden genutzt, um alliiertes Radar usw. zu täuschen. Der Wannsee und Müggelsee, welche Basispunkte für Navigationsreferenzen darstellten, wurden auf diese Art und Weise geschützt. (7)

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß die Deutschen wiederholt ihre **„Aphrodites"** anwendeten, spezielle schwarze Ballone, welche Zinnfolie abwarfen, um alliiertes Radar zu täuschen.

Schließlich gab es noch den **ersten deutschen Jet und Raketen-Abfangjäger** für die Tag- und Nachtkämpfe. Pläne dieser wurden später nach Japan mittels großer U-Boot-Transporte gesendet, aber zu einer Zeit, als Deutschland dem Untergang geweiht war.

## 4.4 Der Antiradar-Feuerball

Mit dem dritten massiven Auftreten der Flugscheiben im Jahre 1950, erschienen in dieser Szene auch die FOO-Fighters wieder. Ufologen waren sich dessen sicher, daß während des letzten Krieges **marsianische Beobachter** anwesend waren.

Da diese Philosophie bezüglich außerirdischer Beobachter äußerst unwahrscheinlich war, wenden wir uns nun den deutschen Geheimnissen während der letzten Kriegstage zu, speziell im Hinblick auf die Geheimnisse, welche sogar ihre Schatten bis in die heutige Zeit werfen.

Im Herbst 1944 wurden in **Oberammergau (Bayern)** durch die **O.B**.F. (ein Experimentalzentrum, welches durch die Luftwaffe geführt wurde) bezüglich elektrischer Systeme eine Serie von Untersuchungen vervollständigt, Systeme, welche in der Lage waren, mittels Induzierung **gewaltiger elektromagnetischer Felder** Motoren bis zu einer maximalen Entfernung von ca. 100 Fuß zu stören!

Wird das Zündsystem des Motors eines Flugzeuges kurzgeschlossen, dann ist das Flugzeug verloren! Um diese Erfindung militärisch relevant zu gestalten, beabsichtigten dann später deutsche Techniker, **den Aktionsradius dieser Waffe zu verdreifachen,** aber als die Kampfhandlungen endeten, konnte man feststellen, daß die Forschungen auf diesem Sektor nur langsam vorangegangen sind.

In der Zwischenzeit war auch ein anderes Forschungszentrum für militärische Zwecke tätig, ein Zentrum, welches durch **Speer** und dem **technischen General der SS Staff** geführt wurde. Diese Forschungsstelle widmete sich der Philosophie zur Anwendung der **„Nähe Funk-Interferenz."** Dieses Verfahren nutzte die Störanfälligkeit elektronischer Apparaturen in amerikanischen Nachtjägern.

Damit wurde ein höchst eigenartiges Flugobjekt geschaffen. Es war kreisförmig, armiert und ähnelte mehr oder weniger der **Schale einer Schildkröte.** Angetrieben wurde dieses durch einen speziellen **Turbojet-Motor.** Seitdem ging es in die Geschichte als Feuerball ein, welcher unbewaffnet und unbemannt war!
Dieser wurde funkkontrolliert, um dann automatisch einem feindlichen Flugzeug zu folgen, wobei es durch seine Abgase angezogen wurde. Es näherte sich dem feindlichen Flugzeug, um seine **Radarausrüstung zu zerstören bzw. unbrauchbar zu machen!**
Das Halo um die Peripherie des Feuerballs, induziert durch einen speziellen Antrieb, unterbrach den Elektrizitätsfluß durch **Überionisierung der Atmosphäre** in der Nähe des Flugzeuges. Das induzierte im **H2S-Radar** des Flugzeuges **mächtige elektrostatische Felder und elektromagnetische Impulse** (letztere verursacht durch große **Klystron-Röhren,** welche mit speziellen **Antischock- und Antihitzearmierung** geschützt waren). **(8)**
Verfügt ein **Metallbogen (siehe auch Spule)** über einen **oszillierenden Strom geeigneter Frequenz** (Frequenz, welche die Radarstation nutzt), so können entsprechende Echozeiten (reflektierte Signale vom Zielobjekt) **neutralisiert werden!**
Der Feuerball war zu jener Zeit durch amerikanisches Radar nahezu unaufspürbar, trotz seiner nächtlichen Sichtbarkeit!
An dieser Stelle soll erwähnt werden, daß die Konstrukteure des Feuerball's hofften, und ihre Hoffnungen wurden vollständig erfüllt, daß die alliierten Flieger nicht den Zweck der Feuerbälle erkennen, und aus Angst vor einer Explosion nicht auf sie schießen würden.
Mehr als einmal beobachteten sie angstvoll diese unheimlichen Lichter, aber die amerikanischen Piloten vermuteten, daß das deutsche Bodenpersonal vermutlich bereit war, mittels Knopfdruck eine Explosion des FOO-Fighters zu induzieren. **(9)**
Das Projekt Feuerball wurde zuerst an der **aerodynamischen Einrichtung bei Wiener Neustadt** mit Hilfe der **Forschungsanstalt für Flugfunk in Oberpfaffenhofen (F.F.O.)** in Angriff genommen. **(10)**
Eine Person, welche die ersten kurzen Testflüge dieser Geräte ohne ihre elektrische Ausrüstung beobachtete, bemerkte, daß es während des Tages wie ein leuchtender Strudel auf seiner Achse aussah und während der Nacht wie eine brennende Kugel.
**Hermann Göring** inspizierte den Werdegang der Arbeiten mehrmals in der Hoffnung, daß es doch möglich sein müsse, diese Geräte später für eine Offensivwaffe zu nutzen, welche in der Lage ist, das gesamte Gebiet der Luftkriegsführung zu revolutionieren.
Als die Russen in Richtung Österreich vorrückten, wurde die Produktion und Konstruktion der ersten Feuerbälle offensichtlich in **unterirdischen Werken im Schwarzwald durch die Zeppelin-Werke fortgeführt. (11)**
Die erforderlichen Klystron-Röhren wurden durch die **Abteilung der Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost (F.D.R.P.) von Aach bei Radolfzell am See Constance** geliefert, später auch durch die **F.D.R.P.-Abteilung von Gehlberg,** deren Produkte aber nicht so ausgereift waren, wie jene, welche von der ersteren Stelle geliefert wurden, ein Fakt, welcher Feuerbälle verschiedener Produktion induzierte.

## 4.5 Der Jägerstab

Nach dem Fehlschlag des Attentates auf den Führer am 20. Juli war Hitler überzeugt, daß ihn eine göttliche Vorsehung auserwählt hatte. Im August 1944 bekämpfte er trotz verschiedener Niederlagen auf den Schlachtfeldern das Gerücht, daß der Krieg bereits verloren war. Er drohte denjenigen mit harten Maßnahmen, welche nicht an einen Endsieg glaubten.
Auf einer **Militärkonferenz vom 01. September in Rastenburg** erstaunte er einige der ihm treu ergebenen Generale mit gewissen rätselhaften Anspielungen bezüglich einer großartigen Gelegenheit für den kommenden Winter mit seinem Nebel, Schnee und langen Nächten, welche schließlich den alliierten Operationen Einhalt gebieten würden. Durch bittere Erfahrungen war er sich der Tatsache gut bewußt, daß die Strengen des Winters alle Fronten stabilisieren würden, und Deutschland wäre für gewisse Zeit geschützt. Dies war richtig, aber seine Euphorie im Hinblick auf diese „große Möglichkeit" veranlaßte ihn, einen Befehl für die **Ardennen-Offensive** herauszugeben. Weil aber diese Offensive mit einer unzureichenden forcierten Wirtschaft geführt wurde, erreichte dieses Manöver nicht seine Ziele und endete durch einen **„coup de grace"** für die erschöpfte deutsche Armee.
Zur selbigen Zeit wurden auch Hitler's Hoffnungen auf vollständige Einstellung alliierter Luftangriffe an der Westfront enttäuscht. Auf den Fersen vorrückender Truppen, hatten spezielle alliierte Verbände im französischen Hinterland Feldradar-Stationen errichtet. Diese Stationen lieferten den Kampf- und Bomben-Flugzeugformationen über die schwachen deutschen Verteidigungen verschiedene Informationen.
Ein furchtbarer Schlag für Hitler's Hoffnungen war ein Angriff im Oktober, als ein starker britischer Luftüberfall einen großen Störsender, welcher auf dem **Großen Feldberg im Taunus-Gebirge** kürzlich erbaut wurde, in Trümmer sank. Diese Station, ausgerüstet mit den besten deutschen Geräten, wurde in einem Gebiet erbaut, von welchem aus es möglich war, die Industriegebiete der Ruhr und der Saar zu sichern, jene Produktionsgebiete, welche mit denen zusammen mit Schlesien für die Fortsetzung des Krieges von entscheidender Bedeutung waren. (13)
In dieser Zeit, als die Luftwaffe Deutschland nur noch mangelhaft verteidigen konnte, fielen im letzten Quartal 1944 **80 000 Menschen** alliierten Bombenangriffen zum Opfer. Die Luftoffensiven richteten sich vor allem gegen deutsche Transport- und Kommunikations-Einrichtungen, um die Kriegsproduktion zu ersticken. (14)
Um die Vorbereitungen für die Ardennen-Offensive zu unterstützen, gelangten die Feuerbälle massiv zum Einsatz, waren aber nicht mehr in der Lage, einen entscheidenden Effekt zu erzielen. (15)
Ungeachtet der furchtbaren alliierten Bombardements, setzten deutsche Fabriken die Produktion aller Arten von Waffen fort, so auch die Produktion von Luftwaffensystemen. Im September 1944 erreichte die Kriegsproduktion den erstaunlichen Rekord von 4103 **Flugzeugen,** aber der größte Teil davon gelangte niemals zum Einsatz, weil es ständig an Treibstoff mangelte. Viele Flugzeuge wurden auf dem Boden der Rollbahnen oder während der Schienentransporte von den Fabriken zu den Rollbahnen zerstört. (16)

Die Grundlagen für spezielle Waffenproduktionen wurden vor 2 Jahren geschaffen. Zu Beginn des Jahres 1942, als es sicher war, daß man mit einem langen Krieg gegen einen mächtigen Feindesblock rechnen mußte, ermutigten die deutschen Minister für entsprechende Produktionen jede Art von Vorschlägen und jede Art von Experimenten auf dem Gebiet des **Düsenantriebes** u.a. Ein Teil regulärer Fließbänder wurde umgestellt!
Bedingt durch zunehmende alliierte Luftvorherrschaft, wurde durch die unterschiedlichsten Stellen auf die Produzenten und verantwortlichen Minister ständig Druck ausgeübt, um möglichst Löwenanteile entsprechender Waffenzuteilungen zu erhalten. Die Luftverteidigung der Reichshauptstadt u.a. Gebiete beispielsweise (unterstützt durch **General Galland)** forderte spezielle **Düsenkampfflugzeuge,** um die Luftangriffe zu stoppen, welche immer stärker wurden und das Land in Trümmer verwandelten. Das Heereswaffenamt arbeitete an speziellen Kampfbombern und **„Antipanzer-Flugzeugen"** für die Ostfront.
Verbittert bezüglich des Mißerfolges um die Schlacht von England, wünschte Göring schwere Bomber, um hauptsächlich seine bevorstehende Vergeltung mittels **VI und V2** zu unterstützen, denn sein eigenes und das Prestige der Luftwaffe mußte wieder hergestellt werden.

Adolf Hitler wollte es den Briten heimzahlen! An Hitler's Seite standen die mächtigsten Führer der Partei und des Propagandabüro's.
In einer Atmosphäre sinnloser Differenzen und Enttäuschung durch Göring's vielen leeren Versprechungen, verzögerte sich auch die Produktion des ausgezeichneten **ME-262-Kampfflugzeuges,** welcher bereits gut ausgereift war. **(17)**
Wie auch immer, so wurde zur gleichen Zeit die Produktion konventioneller Kampfflugzeuge gesteigert, aber unter diesen Umständen nicht in der erforderlichen Quantität. Stattdessen wurde im Februar **1944** der **Jägerstab** ins Leben gerufen und erreichte eine starke Zunahme bezüglich des **einmotorigen ME-109 und des FW-190-Abfangjägers.**
Im April funktionierte **Dr. Sauer** den Jägerstab in ein Wiederaufrüstungsbüro (Rüstungsstab) um, und in der ersten Zeit mischten sich zivile Experten ein, in ein Gebiet, was immer die Domäne von Luftwaffenoffizieren war. **(18)**
Durch den Rüstungsstab wurde ein sorgfältiges Programm für die **Ausnahme-Produktion** aufgestellt, für die Entwicklung und Durchführung neuer Projekte, solange diese die Realisierung des Grundprogrammes nicht beeinträchtigten. **(19)**
Dieser Plan, welcher möglicherweise Deutschlands Luftvorherrschaft wieder hergestellt hätte, nicht zuletzt auch über dem eigenen Territorium, wurde nur teilweise durchgeführt. **(20)**
Nun, Göring versuchte, seine geschrumpfte Authorität wieder herzustellen. Im Oktober rief er erfolgreich eine **Wehrforschungsgemeinschaft** ins Leben, eine Art Sammelbecken für Waffenforschungs-Projekte, welche teilweise für die Luftwaffe von höchstem Interesse war. Involviert waren auch **Prof. Osenberg,** ein hoher Funktionär unter Minister Speer und schließlich auch die gefürchtete SS. Die SS-Kampfformationen in den Reihen der Wehrmacht vergrößerten sich, denn sie waren höchst kampferfahren und offensichtlich dazu bestimmt, noch stärker anzuwachsen!

## 4.6 SS-Vorherrschaft

Im Jahre 1934 entledigte sich Adolf Hitler eines Teils seiner Opposition, indem er die ursprünglichen Sturmtruppen (die SA) auflöste. Er ersetzte diese durch eine permanente Organisation, die **Gestapo (geheime Staatspolizei),** welche später einen Block schwarzuniformierten Militärs errichteten, die **Schutzstaffel,** später als **SS** bekannt.
Ein Ableger selbigen Kommandos, aber für andere Zwecke organisiert, war die **Waffen-SS,** eine militärische Einheit, welche Seite an Seite mit der Wehrmacht kämpfte. Diese Einheit war von Himmler's „politischen Militär" abgesondert, aber sie wurde zu einer gigantischen militärischen Formation. Als der Krieg ausbrach, wurden in den Korps der Waffen-SS viele begeisterte Anhänger aufgenommen, welche militärisch und politisch trainiert wurden. Es wurden selbständige SS-Divisionen gebildet, welche an militärischen Operationen teilnahmen.
Im Jahre 1943 wurden bestimmte militärische Operationen durch die SS geleitet, zu einer Zeit, als viele Fronten zusammenbrachen.
Nun ereignete sich aber am 20. Juli 1944 ein unerwartetes politisches Attentat auf den Führer Adolf Hitler, welches aus rivalisierenden Gruppen resultierte. Es handelte sich um den selbigen Antagonismus, welcher in Italien die Monarchie gegen den Faschismus aufbrachte. In Deutschland arbeiteten die rivalisierenden Kräfte nach einem kollossalen Plan. **(21)**
Angesichts der schwierigen Lage, war Hitler bemüht, über die SS die Planung und Konstruktion neuer Waffen zu kontrollieren, ohne dabei die Befugnisse seiner Minister einzuschränken. Die SS war nunmehr stärker bemüht, die Produktion vor Sabotage und Verrat zu schützen!
Der **Reichsführer der SS Heinrich Himmler** stützte sich vor allem auf **Dr. Heinz Kammler (Gruppenführer der SS)** und Direktor für die geheime Kriegsproduktion, welche auch die berühmten V-Serien fliegender Bomben und Raketen einschloß. Bald zeigten sich aber einige Mängel, so z.B. bei der **V2-Torpedorakete,** welche in Salven auf London abgefeuert wurde.
Wie auch immer, **die SS wünschte Waffen und keine Versprechungen!!** Und um ihre wachsende Authorität auf diesem Sektor zu untermauern, forderte sie die Kontrolle über den Einsatz der „Bomben."
Im August 1944 begann die **Bachem-Firma in Waldsee** ihr Projekt für einen **Einsitzer, einen raketenarmierten, raketengetriebenen Kampfflieger, die Bachem 8-349**-A.l, welche in Rekordzeit kompletiert wurde.
Als **Natter (Viper)** bezeichnet, so war dies ein **vertikal aufsteigendes Flugzeug, welches durch einen Metall-Orientierungsturm kontrolliert wurde. (22)**
Im Frühjahr 1945 erhielt die Firma folgende Befehle:

- **Für die Luftwaffe 50 Maschinen und**
- **Für die SS-Luftwaffe 150 Maschinen.**

Damit schien sich die SS der Luftwaffe für die Verteidigung des Reiches hervorragend zu widmen! **(23)**

Als dann entsprechende Waffensysteme in den Untergrund verlagert wurden, befaßte sich die **technische Gruppe der SS** mit **Radar und Funk-Antiflugzeug-Interferenz-Verbänden.** Durch die hervorragende Nutzung dieser Antiradar-Systeme wurden die Flugoffiziere alliierter Bomber erfolgreich verwirrt!
Aber der größte Erfolg ihrer Techniker war ohne Zweifel der **Feuerball (Antiradar-Flugobjekt),** welchen sie in Gruppen starteten und in der Lage waren, dieses Geheimnis bis zum Ende zu wahren.
Um den Rest der Geschichte besser zu verstehen, so müssen wir begreifen, daß die SS mehrere **wissenschaftliche Forschungs- und Testzentren** hatte, welche am besten als „privat" beschrieben werden können. Eine der ältesten jener befand sich in **Grossendorf,** wo Raketenstudien unter der Leitung von **Kapitän R. Engel** durchgeführt wurden. Ein anderes Zentrum für ähnliche Tests befand sich bei **Jenbach (Österreich).** Ein drittes und sehr gut ausgestattetes Zentrum, vielleicht von allen das wichtigste, befand sich in **St. Aegyd, eine kleine Stadt nördlich von Wien.** Obwohl dieses unter dem Namen **kraftfahrtechnische Lehranstalt (K.T.L.)** geführt wurde, mit anderen Worten, ein öffentlich technisches Institut oder eine polytechnische Schule für die SS, so war dieses Zentrum in den letzten Kriegstagen mit ungewöhnlichen Anwendungen von **Düsenantrieben** beschäftigt sowie mit den ersten **Gasturbinen für alle Arten von militärisch mobilen Fahrzeugen (Panzer, Motorboote, Segelflugzeuge u.a.).**
Zu Beginn des Jahres 1945 wurde das Institut verlagert, weil es zu weit östlich lag!
Fünfzig Tracks, vollbeladen mit Dokumenten, Projekten, Entwürfen, Experimentalgeräten und Modellen bewegten sich bei Nacht nach **Sulzheim und umliegenden Dörfern.** Es nahm seine Tätigkeit am 08. April wieder auf, aber bereits einen Monat später durchstöberten britische Experten der **T-Abteilung** die seltenen Papierberge.

## 4.7 Das Industriekontor

Die Macht, über welche **General Kammler** verfügte, eröffnete für die SS die Tür zu jenen staatlichen und privaten Zentren, welche für die Kriegsproduktion entscheidend waren. Unter die Kontrolle der SS fiel u.a.:

- **Das Forschungsinstitut von Lindau am Bodensee, welches sich mit Forschungen flüssiger Luft und damit spezieller Waffen befaßte,**
- **Verschiedene Abteilungen des Kaiser Wilhelm-Institutes,**
- **Die Überreste des Experimentalzentrums Peenemünde an der Ostsee, welches nach Kochel, Garmisch und Oetzal (Bayern) evakuiert wurde**
- **Die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Industriefirmen und**
- **Die Laboratorien der Universitäten und technischen Institute. (24)**

Wie auch immer, so konnte die SS nicht mehr alle Vorteile richtig nutzen, Vorteile, welche sie früher besaß: **Vollständige industrielle und wirtschaftliche Kontrolle über die ganze Nation!**

Die Kettenglieder zwischen den verschiedenen Zentren und zwischen den Zentren und den Fabriken wurden zunehmend unsicher. Die Evakuierung bzw. Verlagerung wichtiger Industriezweige in den Untergrund erforderte vor allem Zeit und Menschenmaterial, beides war allerdings nur noch unzureichend vorhanden. (25)

Trotz Selbstopfer der Soldaten und des disziplinierten Verzichtes der Zivilbevölkerung sowie einer Einbindung zahlreicher Kriegsgefangenen und KL-Insassen, wurde die Situation immer schlechter. Russische Armeen betraten bereits deutschen Boden (Ostfront), während die Angloamerikaner ebenfalls in Deutschland einbrachen, nicht nur mit gewaltigen Luftangriffen, sondern auch mit **forcierter Nutzung von Saboteuren!**

Deutschland versuchte nun, Industriegebiete und Experimentalzentren verstärkt in den Untergrund zu verlagern. Viele Firmen waren daran beteiligt, welche durch **Speer** unter einem **Staatsunternehmen** vereinigt wurden, die **Industriekontor GmbH.** Dieses hatte die Aufgabe, Untergrundkomplexe der Todt-Organisation zu koordinieren. (26)

Das notwendige Menschenmaterial (hauptsächlich Kriegsgefangene) wurde durch die SS bereit gestellt und überwacht. Dadurch war es unvermeidlich, daß am Ende die SS die Kontrolle über die gesamte Operation übernahm.

Eines der geheimen Laboratorien befand sich in **Linz St. Georgen (Oberösterreich).** Aber durch ideologische Differenzen wurden viele Arbeiten verzögert, so daß z.B. im Dezember 1944 nur 3/5 **der Untergrundeinrichtungen komplettiert wurden** ! (27)

**General Kammler** entschuldigte sich dafür bei Himmler. In seiner Verteidigung hob er den unglücklichen Kriegsverlauf und den Mangel an Geräten, Brennstoff und Menschenmaterial hervor.

Sonderbar, aber vielleicht gab es eine Art von geheimer Verständigung, der Reichsführer der SS Heinrich Himmler nahm diese Entschuldigung gelassen auf. Er bedrohte seine Untergebenen nicht. Mit einem Rotstift vermerkte er am Rand des **Kammler-Berichtes:**

**„Sehr gut" (28)**

Tatsache ist, daß die meisten der Einrichtungen, welche im Verlauf des vergangenen Frühlings im Untergrund errichtet wurden, bereits tätig waren oder bald tätig sein würden.

Als „Festungen" betrachtete Himmler **Bayern, das österreichische Tirol und die italienischen Dolomiten.** Jedenfalls war das südliche Reich nicht zu ignorieren.

SS-Techniker und vertraute Funktionäre von Speer transferierten bestimmte Waffensysteme für die Wehrmacht in den Süden des Reiches!

## 4.8 Operation Alpenfestung

Am 0l. Februar 1945 erfolgte durch **Speer,** welcher in einigen Fällen der SS untergeordnet wurde, und durch den **technischen General der SS Staff** eine totale Neuorganisierung. Die SS übernahm damit eine unmittelbare Kontrolle über die Ausführung aller Forschungen und Durchführung neuer Projekte, welche mit erstaunlicher Geschwindigkeit entwickelt wurden.
Die Arbeiten **mußten** auch beschleunigt werden, so z.B. auch die **Operation Alpenfestung.** Mit der Alpenfestung sind offensichtlich auch die Entwicklungen von **geheimen Antrieben** gekoppelt, welche später in Form verschiedener Flugscheiben-Typen auftraten.
Die Geschichte des III Reiches ist von Anfang bis Ende **relativ** gut bekannt. Wir wissen, wie Hitler an die Macht kam und wir kennen im Detail seine Siege und Niederlagen, trotz einiger vereinzelter Unstimmigkeiten.

Wie auch immer, ausgenommen die mißlungene Ardennen-Offensive und die exakten Bilder reiner militärischer Operation, so ist die Periode zwischen der Intensivierung angloamerikanischer Bombenangriffe und der Schlacht um Berlin noch unzureichend bekannt. Fragmentarische Informationen werfen nur einiges Licht auf die titanischen industriellen Anstrengungen des III Reiches, um nicht der feindlichen Übermacht zu unterliegen.
Tatsache ist, daß wir von den vielen revolutionär „neuen Waffen", welche die Deutschen in dieser Periode entwickelten, nur jene kennen, welche in die Hände der 4 Siegermächte fielen. Wenig Informationen haben wir über die enormen Anforderungen von Arbeitskräften, welche notwendig waren, um ganze deutsche Industriezweige in den Untergrund zu verlagern. Aber Daten, welche durch alliierte Kommissionen darüber gesammelt wurden, werden in einem **Buch über Militärgeheimnisse** angeboten.
**„Ich möchte die Schlacht mit der Zeit gewinnen!"** so formulierte Hitler, als er die Meinung von Experten der Partei und der Waffen-SS einholte, welche einen Widerstand bzw. ein Verteidigungs-Bollwerk im Süden des Reiches planten.
Nun, es ist eine historische Tatsache, daß er diese Schlacht verlor und daß er sich dafür entschieden hatte, seinen Bunker in Berlin nicht zu verlassen. Aber kein offizieller Bericht erhellt diese Ereignisse, und damit wurde dieses Gebiet zur Spielwiese zahlreicher Spekulationen vieler Schriftsteller u.a. Personen.
In seinem Buch: **„A Soldier**'s **Story"** formulierte z.B. der **Chef der XII Armee der USA, General Omar Bradley,** folgendes:
„Eifrig war ich dabei, die Ruhr mit den Divisionen zu bereinigen, welche für den Sturm auf Elbe und Mulde eingespart wurden. Einmal näherten wir uns dieser Flußlinie, und ich wollte 2 meiner Armeen in Bewegung setzen, um mich mit der dritten südöstlich zu bewegen, unterhalb der Donau mich in Österreich mit der roten Armee zusammenschließen und dann Wien nähern. Nachdem diese Bewegung vervollständigt wurde, schnitten wir den Rückzug des Feindes in seine **Nationalfestung** ab ... Monate vorher gab uns die **G-2** betr. eines verwegenen Planes des Feindes, seine Truppen in die **oberösterreichischen Alpen** zurückzuziehen, einen rechtzeitigen Hinweis. Es wurde von **Waffen, Speichern und sogar von Flugzeugwerken der Deutschen berichtet... (29)**

Truppen für die Festung, so hatten wir vermutet, rekrutiierten sich insbesondere aus den SS-Verbänden, und eine schnelle Aufklärung zeigte eine verdächtige Konzentration von SS-Divisionen auf den südlichen Flanken. Noch bevor die Schlacht endete, lernten wir, daß diese Festung nur in den Vorstellungen einiger fanatischer Nazis existierte. Ich war aber darüber zu erstaunt, um dies zu ignorieren, denn diese Legende von der Festung war zu rätselhaft. Die Konsequenz daraus war, daß wir unser taktisches Denken während der letzten Wochen des Krieges schärften."

**Hanson Baldwin,** der Autor von: **„Great Mistakes of the War",** ist ebenfalls skeptisch, obwohl er in seiner Endbetrachtung die Existenz der Festung teilweise gestattet:

„Eisenhower's Überbetonung der Nationalfestung war vielleicht ein Fehler. Auch hierbei spielten Fehlschlüsse in der Aufklärung eine Rolle. (30)

Die Nationalfestung, vorbereitet durch SS-Formationen in den deutsch-österreichischen Alpen für einen letzten Standort, wurde in unseren Einschätzungen offensichtlich überbewertet. Später erfuhren wir, daß für die Festung verhältnismäßig wenig getan wurde."

In seiner Schrift: **„Top Secret"** gab **Ralph Ingersoll, ein amerikanischer Verbindungsoffizier bei S.H.A.E.F.** wesentlich bessere Fakten:

**„Bradley** war vollständig Meister der Situation ... mit seinem Kommando über 3 Armeen, welche in die Rhein-Verteidigungen einbrachen und ihre Siege ausnutzten. Bradley fühlte, daß es ein **leerer militärischer Sieg** wäre, wenn man Berlin im Sturm einnehmen würde.

🕮 **Anmerkung:** Es war zur Zeit nicht bekannt, was Hitler dort in seinem letzten Stand machte.

Die deutsche Kriegsabteilung hatte sich schon lange aus Berlin zurückgezogen, hinterließ aber eine kleinere Abteilung. Der Hauptteil der deutschen Kriegsabteilung, einschließlich ihrer wertvollen Archive, wurden in den **Thüringer Wald** transferiert, und eine Staffel befand sich bereits nahe **Berchtesgaden,** um sich für einen möglichen letzten Stand in den Bergen vorzubereiten. (31)

Berlin lag nahezu am Boden und konnte praktisch nichts mehr für die deutsche Kriegsmaschinerie beitragen. Selbiger Thüringer Wald, welcher das deutsche Oberkommando verbarg, war ebenfalls als **Hitler's geheimes Fabrikgebiet** bekannt. **(32)**

Bradley fühlte, daß, wenn er sich nordöstlich von der **Frankfurter Lücke** nach Berlin bewegt, die deutsche Armee nach Süden drücken würde, wie es deutsche Parteiführer wünschten. Im Süden verfügte die deutsche Armee für ihren letzten Stand ein ideales Gebiet." (33)

Ein wichtiges Zitat stammt aus englischen Quellen und ist vor allem sachkundiger, so speziell durch Informationen, welche durch den **Geheimdienst und S.A.S.-Agenten** gesammelt wurden, die in den letzten Tagen im Gebiet der Schanze operierten:

„Als unsere Invasions-Armeen eine **Festung Europa** befürchteten, hoffte Hitler, daß, wenn das deutsche Volk ausharren würde und er dadurch Zeit gewinnt, damit ihn deutsche Wissenschaftler mit Waffen unterstützen würden, so würde dies den Verlauf des Krieges ändern.

Als das Reich unter den heftigen Angriffen der Alliierten zu bröckeln begann, verbreitete die Nazi-Propaganda die Vision einer südlichen Festung, eine Art innere Festung, von welcher aus in wenigen Monaten Deutschland mit fürchterlichen Waffen zurückschlagen werde, welche in letzter Minute einen Sieg versprechen.
Das war nicht unbedingt gelogen! Im Verlauf zweier kürzlicher Besuche in Deutschland als **Leiter einer technischen Mission für das Luftfahrtsministerium** hatte ich hinlänglich ihre Entwürfe und Produktionspläne gesehen. **Wenn der Krieg nur um einige Monate länger gedauert hätte, so wären wir mit völlig neuen und tödlichen Entwicklungen in der Luftkriegsführung konfrontiert worden ...**
Es ist möglich, daß Hitler bis Oktober 1945 an **nukleare Waffensysteme** dachte, und die Idee, daß Deutschland diese von einer kleinen Basis aus in den Bergen Süddeutschlands genutzt hätte, ist nicht an den Haaren herbeigezogen." **(nach Sir Roy Fedden, in: „The Nazi's V-Weapons Matured Too Late", London, 1945).**
Weitere Bemerkungen zu zitieren, wäre überflüssig, aber es würde sich bestimmt lohnen, die Ereignisfolge zu untersuchen, welche der Alpenschanze vorausging.

## 4.9 Die Wahrheit über die Alpenschanze

Noch vor der überraschenden Ardennen-Offensive machte die alliierte Propaganda auf militärische Niederlagen Deutschlands aufmerksam und verkündete, daß das Jahr 1944 dieses Jahr sein werde, in welchem die Deutschen auf ihr Heimatland zurückweichen müssen.
Aber nach der angloamerikanischen **„D-Day-Invasion",** welche verhängnisvoll in den „unverwundbaren" Atlantikwall einbrach, verfügten die deutschen Armeen noch über gewaltige Territorien, so z.B. von Frankreich bis in das zentrale Italien, 75% der polnischen Ebenen und bis hin zum gesamten Rumänien.
Wie auch immer, der sogenannte **Vaterlandsplan** entwickelte sich aus der Philosophie, daß die idealen Bastionen Groß-Deutschlands den feindlichen Angriffen widerstehen würden, bis die verschiedenen Geheimwaffen bereitgestellt werden. Diese Waffen wurden auch als **Vergeltungswaffen (V-Waffen)** bezeichnet. **(34)**
Bedingt durch das kürzliche Attentat auf den Führer, trotz folgender Liquidationen, waren einige Führer in den oberen Ebenen der Partei über erneute hinterhältige Machenschaften in der sogenanten **„Generals-Clique"** der Wehrmacht besorgt. Viele unglückliche Umstände, so z.B. der Wechsel in den Konstruktionsplänen, Bombardements, Sabotage, politische Interferenz und der Mangel an Rohstoffen bewirkten, daß die Entwicklung und Produktion neuer Waffen immer mehr verschoben wurde.
Aus diesem Grund wurden ohne Kenntnis des Führers ultrageheime Kundschafter ausgesandt, um mit den Westmächten einen Waffenstillstand zu vereinbaren. Aber letztlich wurde Deuschland Stück für Stück verteidigt!
Nach dem Höhepunkt der Schlacht um Frankreich begannen viele an Hitler's Scharfsinn zu zweifeln, so z.B. auch der **Gauleiter von Tirol, Franz Hofer.**

Er war vor allem darüber besorgt, daß die Angloamerikaner unmittelbar die Endschlacht in Deutschland eröffnen würden, denn mit der Stärke ihrer Luftvorherrschaft und außergewöhnlichen Mobilität könnten sie sich leicht über die weiten Tiefebenen des nördlichen Deutschlands ausbreiten.
Der **Westwall, die berühmte Siegfried-Linie,** weiche seit 1940 inaktiv war, erschien ihm für einen Ansturm feindlicher Truppen als mangelhaft, besser war schon der **Atlantikwall.**
Der Rhein ist natürlich ein breiter und tiefer Fluß, aber der wesentlich breitere Ärmelkanal hatte die Invasoren nicht aufgehalten!
Besser war es, an natürliche Hindernisse zu denken, welche wesentlich wirksamer sind als Flüsse und wo man mittels geheimer Waffen lange verweilen kann.
Im Hinblick auf die zunehmend zusammenbrechenden Fronten wäre eine zentrale Position günstig, so z.B. der gewaltige Komplex von Gipfeln, Tälern und Gletschern der Alpen im Hinblick für den besten befestigten Stand. Im späten Herbst 1944 wurde es gewiß, daß die deutschen Armeen die Alpen als letzte Hoffnung ansahen.
Beurteilt man die technischen und militärischen Resourcen zu jener Zeit, so war dies eine ideale Region für einen anhaltenden Widerstand, vorausgesetzt, daß auch die notwendigen Verteidigungsanlagen bereitgestellt werden. Auch würde es ein idealer Platz sein, wie Hofer es nannte, um einen siegreichen Gegenangriff zu starten, wenn die Lage dazu gegeben war.
Aus privaten Quellen, unter seinen Freunden in den oberen Rängen der SS und der Partei, erlangte er Kenntnis darüber, die italienische Halbinsel zu evakuieren, wobei das Gerücht umging, daß dies **Marschall Badoglio** im August 1943 selbst vorgeschlagen hatte. Ebenso erfuhr er, daß viele die Errichtung einer Art **Ostwall** anstrebten, der von der **Ostsee bis zum Schwarzen Meer quer durch das polnische Gebiet** verlaufen sollte, um die russische Front zu schwächen bzw. aufzuhalten, bis die Feindseligkeiten im Westen endeten. (35)
Erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Tätigkeit **italienischer Armee-Ingenieure,** welche seit 1941 den **Littorio-Wall** zu komplettieren versuchten, eine Kette von Befestigungen und Gräben, welche teilweise bis auf den I Weltkrieg zurückgehen und bis auf Österreich gerichtet waren.
Die Impulse für den Plan der Alpenfestung erhielt Hofer durch die Kenntnisse von Maßnahmen, welche die **Schweiz** ins Auge faßte. Hierbei handelte es sich um die Vorbereitung einer **großen nationalen Schanze in den Bergen des südlichen Teiles der Schweiz,** um bei möglichen Angriffen vorbereitet zu sein. Diese geheimen Informationen stammten von **nationalsozialistischen Vereinigungen aus der Schweiz,** welche speziell u.a. folgendermaßen aussahen:
Blockierung von Bergpässen, Bergbautunnel und Brücken, Planung einer extensiven Destruktion von Straßen und Autobahnen, um die Verkehrsbewegung außerhalb der nationalen Schanze zu schützen, Bau behelfsmäßiger Flugplätze, Aushub von Schützengräben, Tarnung von Kommunikationszentren und Umwandlung neuer Tunnel in Speicher für Nahrung, Waffen, Munition, medizinische Versorgung und Treibstoff. (36)

Wenn die kleine Schweiz mit ihren begrenzten Resourcen gewissenhaft an dieser Idee vor den Landungen in der Normandie gearbeitet hätte, so wäre sie in der Lage gewesen, sich gut zu schützen. Konnte nicht Groß-Deutschland mit seinen wesentlich größeren Resourcen selbiges gedacht haben?

Wie auch immer, nach dem **italienischen Waffenstillstand** wurde Hofer plötzlich zum Gauleiter für Südtirol und zum Reichsstatthalter für die Voralpenzone ernannt. Seine politischen Befugnisse dehnte er auf die **italienischen Provinzen von Bolzano, Trento und Belluno** aus. Dieser Umstand gestattete es ihm, über die italienische Seite der Alpen exaktere Kenntnisse über die militärischen Möglichkeiten zu erlangen.

Er betrachtete sich die **Littorio-Walleinrichtungen** und stellte fest, daß einige Modifikationen notwendig waren, um eine erfolgreiche Verteidigung gegen die feindlichen Kräfte, welche sich von der italienischen Ebene näherten, zu gewährleisten. Aber weil dies zu jener Zeit undenkbar war, wurde der gesamte Komplex von Befestigungen, Höhlen und Tunneln, speziell im Gebiet der **Dolomiten** angesiedelt, im Frühjahr 1944 in eine Art von **Arsenal für Marschall Kesselring's Armeen** schnell umgewandelt. Nach seiner erfolgreichen Verteidigung von **Cassino,** entschied sich Kesselring, nicht auf die Halbinsel zu verzichten!

Was die geplante Gegenoffensive in den Ardennen betraf, so war für Hofer und anderen kleineren Führern noch vieles nebulös. Er glaubte nicht ohne Grund, daß die neu aufgestellten Divisionen der Wehrmacht mit ihrer geschwächten Effektivität (Volkssturm-Formationen, 15 bis 60 Jahre alte Kämpfer) nur eine Tarnung sein könnten, um wirkliche effektive Armeen zu reorganisieren, fern von den sich verschlechternden Fronten und Nachhut-Linien.

## 4.10 Der Hofer-Plan

Im November 1944 gab **Hofer** ein umfangreiches Memorandium heraus. Es war bezüglich des Unternehmens Alpenfestung an **Bormann** gerichtet, mit der Bitte, es dem Führer vorzulegen.

Karten, Fotographien und geostatische Daten demonstrierten die Möglichkeit, schnell ein umfangreiches Lager in den Alpen zu errichten, ausgerüstet mit speziellen Kommunikations-Einrichtungen, um restliche Kräfte zu konzentrieren und neu auszurüsten. Speziell handelte es sich hierbei um **Elitetruppen der Waffen-SS.** Die ursprüngliche Skizze des Planes weist das Gebiet als Sperrzone (Festung) im **Bergland des westlichen Österreich** aus (mit einigen Begrenzungen in der Po-Ebene, um bereits bestehende Installationen mit einzubeziehen).

Für dieses Gebiet wurde auch der Vorteil der **Schweizer Grenze** genutzt, welche die Alliierten, so dachte er, nicht übertreten würden. Beginnend im **Ortles-Massiv,** würde dann der **Littorio-Wall** folgen (bei dieser Gelegenheit in **Südwall** umbenannt), exklusive die hohen östlichen Plateaus, um eine Einkesselung aus **Kroatien** zu vermeiden. Angrenzend an die **Gebirgskette der Hohen Tauern,** verlaufend entlang des **Salzbach-Flusses,** inklusive **Berchtesgaden,** und dann westwärts entlang der **Ausläufer der Bayrischen Alpen,** bis es die südliche Spitze des **Constance-Sees** erreicht. So war der gewaltige Verteidigungsring definiert.

Nicht inbegriffen waren **Vorarlberg, ein Teil von Salzburg und der Gaubezirk von Tirol,** wo Hofer seine Macht ausübte.
Um den Plan mit all dem Tempo realisieren zu können, wie es die Umstände erforderten, bot er den nationalsozialistischen Führern etwa **70 000 österreichische Konstrukteure (Arbeiter)** an, welche bereits angeworben waren. Diese waren auch speziell bewandert für Bauarbeiten in gebirgigen Gegenden und in der Ausführung bombensicherer Konstruktionen. Zuzüglich waren **250 000 Gefangene** eingeplant, speziell für die Arbeiten, welche notwendig waren, um bestimmte Industriezweige in den Untergrund zu verlagern. Aber dies alles stockte etwas.
Dreizigtausend Männer der **Tiroler Standschützen (das Tiroler Territorial-Militär),** welche mit diesem Gebiet besonders vertraut waren, agierten als Polizeimacht und waren für die Verteidigung gegen eindringende Paratruppen im Hinterland der Schanze verantwortlich.
So ist nicht völlig bekannt, warum **Bormann** diesen Notplan als verrückt ablehnte, um ihn den Führer zu zeigen. Vielleicht glaubte er, daß die militärische Lage bezüglich der bevorstehenden Wiederaufnahme der deutschen Offensive gegen französische und belgische Fronten revers war.
Der Erhalt des Planes durch die höchsten politischen Ebenen des Geheimdienstes war völlig negativ. **SS-Gruppenführer Walter Schellenberg,** welcher mit den Angloamerikanern geheime **Waffenstillstands-Verhandlungen** eröffnete, trat dem Plan entgegen, da er befürchtete, daß obige Verhandlungen scheitern könnten.
Einige Informationen aus Hofer's Memorandium wurden manipuliert und gefälscht durch deutsche Gegenspionage-Experten (Amt VI, unter der Leitung von Schellenberg).
Dann wurde es durch alliierte Informanten verbreitet, welche dies an das alliierte Hauptqurtier nach Paris sendeten. Dadurch vergrößerte sich die Angst bezüglich eines anhaltenden deutschen Widerstandes.
Schellenberg erhoffte sich durch die Manipulierung an diesem Entwurf seine geplanten Verhandlungen zu verbessern und von den Alliierten mehr Informationen zu erhalten. Sicherlich war dies ein guter Trick, aber dem stand die Forderung der Alliierten einer bedingungslosen Kapitulation gegenüber.
Als die Winteroffensive in den Ardennen, welche langsam stockte, weil sich ein Mangel an Feuerkraft und Treibstoff einstellte, versagte, wurde die quälende Frage betr. der Verteidigung des nationalen Territoriums immer deutlicher, weil Aachen und Ostpreussen durch die Alliierten bereits übertreten wurden.
Während **Dr. Göbbels** über einen Berliner Sender versuchte, den Soldaten begreiflich zu machen, daß sie um jeden Preis ausharren sollen, weil etwas Sensationelles in Aussicht stand, wurde auch **Bormann** aktiv. Er gestattete dem **Oberkommando der nationalen Sicherheit (SS-Obergruppenführer Kaltenbrunner)** dem Führer zu berichten, daß die Alliierten an den Verteidigungs-Möglichkeiten der Alpenschanze Interesse haben.
Nunmehr wurde unmittelbar eine Aussprache zwischen Hofer und Hitler vereinbart. Der Führer wurde, wenn auch zögernd, von der Nützlichkeit und Dringlichkeit der Operation überzeugt.

## 4.11 Die Militärkonferenz vom 27. Januar 1945

Entsprechende Modifikationen wurden während einer jener täglichen Treffen behandelt, die im Führer-Hauptqurtier stattfanden, welches unter die **Berliner Botschaft** verlegt wurde.
Es war der 27. Januar 1945. An diesem Treffen beteiligten sich **Göring, Göbbels, Bormann, 25 Offiziere vom Generalstab der Wehrmacht und eine Anzahl von SS-Experten.** Zuerst diskutierte Hitler allgemein zum Thema des kommenden Bruches im alliierten Lager und über die Möglichkeiten eines **separaten Friedens mit den Westalliierten,** um russische Vorherrschaftspläne (Einnahme Osteuropas etc.) zu vereiteln. Nach dieser allgemeinen politischen Übersicht kam Hitler darauf zu sprechen, daß die Angloamerikaner einen Separat-Frieden nicht akzeptieren könnten, weil die vorgeschlagene Alternative von Gauleiter Hofer als seriös betrachtet werden könnte.

Der zweite Teil des Treffens wurde tatsächlich einer Untersuchung und Perfektionierung des geheimen Planes gewidmet. (37)
**Gauleiter Friedrich Rainer,** hoher Zivilbevollmächtigter für die Küstenzone Kroatiens, wurde damit beauftragt, die östlichen Grenzen der Festung im Gebiet von Kärnten auszudehnen, wo durch eine Anzahl **Wiener Experten Atomforschung betrieben wurde,** welche vorübergehend nach Süden evakuiert wurden und unter der Beaufsichtigung des **technischen Generalstabes der SS** arbeiteten.
Der Verteidigungsraum umfaßte ebenfalls die **westliche Steiermark** und den größten Teil des **Salzburger Gebietes.** Letzteres verfügte über hervorragende Möglichkeiten, bedingt durch ein Netzwerk von Seen und vielen verlassenen Salzminen im Salzkammergut, von welchen einige bereits 1944 zwecks Verlagerung der Kriegsindustrie genutzt wurden.
Damit wurde die Alpenfestung geographisch wie folgt definiert:

- **Oberbayern,**
- **Die Allgäuer Alpen,**
- **Den Vorarlberg,**
- **Tirol,**
- **Berchtesgaden,**
- **Salzburg,**
- **Kärnten,**
- **Westliche Steiermark,**
- **Trentino und**
- **Die Dolomiten.**

Im Hinblick auf den schwierigen Zeitfaktor ist dies ein großes Gebiet! Andere kleine „Inseln", vorgesehen für einen letzten Stand oder für die Abbremsung der mächtigen alliierten Zangenbewegung auf Deutschland, wurden in **Norwegen, im Harz, Böhmerwald, Bayrischen Wald und Schwarzwald** errichtet. **(38)**

Aber es gab auch einige Meinungsdifferenzen. Der **Leiter des Generalstabes der Wehrmacht, General Jodl,** entsprach nicht der Philosophie, die Gebiete zu verstärken, welche an die Schweiz grenzten, da er eine ungünstige Reaktion der Schweizer Regierung befürchtete.

🕮 **Anmerkung:** Später wiederholte er seine Ansicht in einem persönlichen Brief an **Himmeler. (39)**

Am Ende wurde entschieden, diesen delikaten Sektor mit kleinen vorfabrizierten kompakten Festungswerken zu versehen, sogenannte Kugelstände, welche bei Nacht in die Erde eingegraben wurden, so daß sie auch praktisch aus der Nähe nicht zu bemerken waren. **(40)**
Nachdem der Generalplan für die Operationen entworfen wurde, inklusive einer möglichen Zurückziehung der KampfVerbände und spezieller Zuweisung von Aufgaben an Personen, welche auf dieser Konferenz anwesend waren, machte Adolf Hitler darauf aufmerksam, daß, sollte sich die Lage weiterhin verschlechtern, **er persönlich das Kommando über die Alpenschanze am 20. April 1945 übernehmen werde.**

🕮 **Anmerkung:** Der Tag seines 56sten Geburtstages!

## 4.12 Unterirdische Fabriken und Flugplätze

Um den nördlichen zentralen Rand der Festung zu sichern, welcher in einer gewissen Entfernung **westlich vom Ammersee** über flaches Land verlief, wurde beschlossen, 3 gewaltige unterirdische Rollbahnen im **Iglinger Wald** in Rekordzeit zu errichten.
Dieses gewaltige Unternehmen wird wahrscheinlich als **einzigartig in den Annalen der Militärgeologie zu finden sein!** Dies alles wurde durch den Führer im Hinblick auf die Alpenschanze geplant.
Geleitet durch **Speer,** wurden die wichtigten Personen für die Kriegsproduktion der Berliner Botschaft mitgeteilt. Hitler befaßte sich detailliert mit dem „U-**Plan",** welchen die **Todt-Ingenieure** 14 Monate vorher vorbereiteten.
Dieser Plan lieferte die Entwürfe für die vollständige Verlegung der **Fabriken des großen Messerschmitt-Flugzeugkomplexes von Augsburg,** ein Gebiet, welches bereits durch alliierte Bombardements stark getroffen wurde, in den Untergrund.
Entsprechende Modifikationen wurden durch die neue Kriegslage erforderlich. Diese betrafen prinzipiell die Ausdehnung der gewaltigen Abdeckung, um Kampfflugzeuge beim Aufstieg und der Landung zu sichern, weil man zu dieser Zeit die Verwundbarkeit dieser Flugzeuge bemerkte, womit eine angestrebte Luftvorherrschaft praktisch annuliert wurde.
Mehrere Jahre operierten im **Inglinger Wald** nicht weniger als **120 Munitionslager vom Waffenamt** völlig ungestört, weil diese mittels Erde und Pflanzenwuchs gut getarnt wurden. Diese Umstände sowie der Nutzung einiger Bunker, machte die Wahl der zu nutzenden Lokalität leicht.

Der Elan war vorhanden, zuerst fiir die Ausschachtungsarbeiten der unterirdischen Gebiete und dann für die Errichtung bombensicherer Armierungen, welche mit Millionen von Stahlruten verstärkt wurden (Stahlbeton).
Der nördliche Bauabschnitt (Nr. 1) war vermutlich für die Serienproduktion der **ME-163-Kampfflugzeuge** und die **ME-262-Turbinen-Kampfflugzeuge** vorgesehen. Man wollte eine gemeinsame Produktion von **900 Einheiten (Flugzeuge) pro Monat** erzielen.,
Im selbigen Gebiet, verschlossen durch einen dicken und kompakten vertikalen Block, wurden ebenfalls die Reparatur- bzw. Ausbesserungswerkzeuge für die Flugzeuge installiert, welche in den südlichen Bereich geliefert wurden. Im Zentrum erlaubte eine betonierte Rollbahn der ME-163S mit ihrer kurzen Rollbahn aufzusteigen, während für die ME-262S mit ihren längeren Rollbahnen und Hilfsraketen-Boostern eine verlängerte Rollbahn für ihr Aufsteigen außerhalb geplant war, aber so, daß diese mit einem bombensicheren Schutzdach versehen wird! **(41)**
Die SS selektierte die Gefangenen aus Dachau und benachbarten KL's, welche für diese Arbeiten noch geeignet waren. Auch sammelte sie mehr als 20 000 Arbeiter und brachte sie schnell in ein neues Zentrum **(Kaufering).**
Verborgen durch Wälder und häufig nur in der Nacht tätig, geplagt durch die Winterkälte, wurden die Ausschachtungen fiir den ersten Flugplatz in der zweiten Februarhälfte beendet. **(42)**

🕮 **Anmerkung:** FOO-Fighters (alias Feuerbälle) behinderten alliierte Nachtaufklärungen, welche sich Bayern gefährlich näherten!

Mit den Arbeiten, welche im wesentlichen bisher im Schutze der Dunkelheit verrichtet wurden, wurde am 01. März mit der Zementaufschüttung für die Fundamente begonnen, aber Zeitstudien zeigten dann, daß diese Arbeiten bis Anfang August nicht beendet werden konnten. Die Errichtung der anderen beiden Flugplätze (Seite an Seite, ca. 1 Meile voneinander entfernt) hatte sich verlangsamt,
Einer der Flugplätze war offensichtlich auch als Operationsbasis für die unbemannten Raketen-Kämpfer vorgesehen, welche sich bereits im fortgeschrittenen Stadium befanden (Messerschmitt-Werke in Oberammergau). Das betraf auch andere revolutionäre **Antiflugzeug-Waffensysteme.**
Flugobjekte, welche mit den heutigen „UFOs" „korrelieren", wurden durch die **Zeppelin-Werke** entwickelt. Dies ganze stand unter der Aufsicht des **technischen Generalstabes der SS.** Allerdings standen diese Flugobjekte für eine umfangreiche Nutzung noch nicht ausreichend zur Verfugung.
Bei den südlichen Grenzen der Schanze, welche speziell durch die klüftigen Abhänge der italienischen Seite geschützt waren, konzentrierte sich die Aufmerksamkeit des deutschen Generalstabes auf die **Höhlen in den Dolomiten,** welche man ebenfalls schnell und verhältnismäßig leicht ausbauen könnte.
Wie auch immer, in einem Gebiet, welches über eine Art neutralen Streifens verfügte (eine Art Niemandsland), und eine Umgebung aufwies, welche die Schanze benötigte, waren natürlich deutsche Aktivitäten durchgeführt worden. Der zufällige Entdecker **(ein Offizier der 8en Armee)** bezeichnete dies am Ende des Krieges als den Ort mit den **„2 wichtigsten Kriegsfabriken in Europa."**

Weiterhin berichtete er, daß sie innerhalb von 100 Yards vor den Augen der alliierten Armeen mehrere Monate tätig waren, niemals aber entdeckt wurden, auch nicht durch alliierte Flugzeuge, welche das Gebiet nahezu jeden Tag überflogen. **(43)**
Die 74 Tunnel an der Landstraße auf der **westlichen Seite vom Garda-See,** welche in gewachsenen Fels, der sich am See teilweise überhängend befand, vorgetrieben wurden, wurden unter der Anordnung von **Speer** in einen unterirdischen Komplex für die Serienproduktion von Kolbenmotoren und Propellern für Flugzeuge umgewandelt. Das Unternehmen wurde dann unter die Aufsicht des **technischen Personals von Fiat** gestellt. In den 6 Tunneln des östlichen Bereiches selbiger Landstraße, am gegenüberliegenden Seeufer und ähnlich gut getarnt und geschützt, wurden durch den **Caproni-Industriekomplex** Flugzeugteile gefertigt (Rahmen, Rümpfe u.a.).
Eine Schmalspurbahn (etwas unter 30 Zoll Spurweite) wurde auf der Landstraße gebaut und verband miteinander die verschiedenen Tunnel. Das alles war so gut getarnt, daß man es sogar aus einigen Yard Entfernung nicht bemerken konnte. Die meisten wurden unter einer Gesteinsbedeckung von **65 bis zu 100 Fuß Dicke** vorangetrieben!!
Der ursprüngliche Industriekomplex wurde hauptsächlich durch sorgfältig getarnte Boote versorgt, welche entsprechende Linien mit **Riva, Desenzano** und **Peschiera** verbanden, so daß dieser im Falle einer sich ergebenden Notwendigkeit aus den Po-Ebenen völlig isoliert werden konnte. **(44)**
Dieses Werk war vermutlich dazu bestimmt, konventionelle Flugzeuge für die Schanze zu liefern, wohingegen Jets hauptsächlich durch die unterirdischen Fabriken in den **Bayrischen Alpen** u.a., welche bereits in Betrieb waren **(geplante Widerstandsinseln im Harz und Thüringer Wald, mit anderen Worten, die unterirdischen Komplexe von Nordhausen und Kahla),** geliefert wurden.
An dieser Stelle sei auch erwähnt, daß die 7 nördlichen Tunnel an der **westlichen Seite der Garda-Landstraße im Gebiet von Limone** durch die Produktion von gewissen Spezialwaffen gekennzeichnet waren, welche im **Experimentalzentrum des Hermann Göring-Institutes (L.F.**A.) **bei Riva del Garda** ihre Endtestphase erfolgreich hinter sich hatten!
Obwohl ihre weitere Entwicklung nicht beschleunigt wurde, so wurde aber im Januar 1945 demonstriert, daß das Alpenschanzen-Projekt zur dramatischen Alternative wurde.
Trotz der Schwierigkeiten, induziert durch die schwierige Lage auf den Kriegsschauplätzen und teilweise mangelnder Begeisterung hoher Funktionäre, versuchte eine Minderheit zweitrangiger Führer tatsächlich, die Schanze in die Realität zu transformieren! Es begann mit einem Transfer der meisten neueren Waffensysteme, die sich für die Schanze bisher im Entwicklungsstadium befanden. Dort sollten sie weiterentwickelt werden, um für die End-Gegenoffensive zum Einsatz zu gelangen. Die Berichte des **technischen Stabes des britischen Geheimdienstes** über Elektronik, Kernphysik, Aeronautik und Raketen-Anwendungen von deutschen Wissenschaftlern, welche unmittelbar nach dem Krieg bekannt wurden, und welche deutsche industrielle Aktivitäten während des ersten Quartals 1945 zum Inhalt hatten, enthalten u.a. folgende signifikante Anmerkungen:

**„Entfernte Dokumente (oder zerstörte) durch die SS vor ihrem Rückzug in Richtung der Bayrischen Alpen", oder „Pläne (oder Modelle), durch die SS-Leute in die Berggebiete im Süden des Reiches gebracht."**
Aber dies war nicht alles!
Gewisse Geheimwaffen wurden gegen Alliierte eingesetzt, um Zeit zu gewinnen.

## 4.13 Anmerkungen

(1) Cf. den folgenden Bericht aus der amerikanischen Presse vom 29. Oktober 1953: Gegen 02.00 Uhr sichteten die Piloten von 2 **F-94-Jägern** während ihrer Nachtflugübungen über **Hempstead (Long Island)** einige Meilen voraus ein großes, bewegungsloses und weißglühendes Objekt. Einer der Jäger versuchte es zu überholen. Aber plötzlich änderte das Objekt seinen Kurs, als ob es den Flugweg o.g. Maschinen schneiden würde. Das Kampfflugzeug versuchte sich dem Objekt zu nähern, aber das UFO folgte seiner Schnittlinie. Dann verschwand das Objekt mit Überschall-Geschwindigkeit. Die beiden Piloten dachten, daß dies eine Art revolutionäre Erfindung war, und daß offensichtlich die Insassen des Flugobjektes mit den Piloten visuellen Kontakt wünschten. Aber diese Flugscheibe war mit ihren Fähigkeiten (Flugdynamik u.a.) in den USA noch nicht bekannt.

**(2)** Die **viermotorigen britischen Lancaster,** welche im Jahre 1944 über dem Kontinent operierten, verfügten über ca. 1200 Pfund elektronische Ausrüstung, welche in 15 verschiedene Sektionen untergliedert war, so u.a.: - **Flugkommunikation mit dem Bodenpersonal (unterschiedliche Kommando-Ebenen), Blindflug, Manöver, Ground-Control- Approach (G.C.A.), Flight Toward the Objective (G.E.E.), Radaraufklärung des Gebietes, welches überflogen wurde (H.2.S.), In-flight Survey of the direction-finder bearing, Identifikation feindlicher Flugzeuge (I.F.F.) und Radar-Erkundung angreifender Feinde (A.I. Lock-follow).** Schließlich gab es noch den **„Mountain Goat", ein Schall-Indikator** für stehende oder bewegte Objekte. Später wurde er durch eine elektronische Antikollosionsausrüstung ersetzt, welche nicht nur die Nähe bewegter oder stationärer Objekte signalisierte, welche für den Bomber eine Gefahr darstellen konnten, sondern auch z.B. entfernte Sturmwolken.

(3) Im Jahre 1943 lieferte der **Spanner** bereits ein klares Bild, und dies innerhalb eines Radius von 15 Meilen, wobei die maximale Wirksamkeit bis auf einen Radius von 80 Meilen erhöht werden konnte.

**(4)** Combined Intelligence Objectives Sub-committee, „Deutsche Infrarot-Teleskope" (Bericht Nr. CXXXI-37, London, H.M.S.O., 1947); British Intelligence Objectives Sub-committee, „Deutsche Bolometer" (Bericht Nr. 215, London, H.M.S.O. 1947).

(5) Trotz brauchbarer Ergebnisse, wurde das Projekt zeitweise aufgegeben, weil die „Forschungsleitung" unzuverlässig war.

(6) Eine neuere Publikation verweist auf bemerkenswerte Berichte, welche sich auf einige Ufologen beziehen. Siehe **Vincent Gaddis:** „Mysterious Fires and Lights" (New York, Dell Publishing Co., 1968, S. 25 - 27. Der Autor schreibt: „Die FOO-Fighter, welche alliierte Flugzeuge im TT Weltkrieg verfolgten, waren leuchtende Bälle oder Kugeln, ähnlich spielenden Tieren. Die Vorstellung, daß einige UFOs Tiere sein könnten, so z.B. Lebensformen, welche irdisch oder extraterrestrisch sind und in der Atmosphäre „zu Hause" sind, ist zu unwahrscheinlich. Ich habe einen Freund namens **Curtis Füller,** welcher 2 Publikationsorgane leitet. Ein Freund von ihm, welcher es aus einleuchtenden Gründen bevorzugt, nicht genannt zu werden, ist bei der **Wright-Patterson Luftwaffenbasis (Dayton, Ohio), Hauptstelle der Air Force UFO investigation, dem Air Materiel Command** und bei einer Anzahl wissenschaftlicher Entwicklungsprojekte Spitzenbiologe.... Unser Biologe weist darauf hin, daß manche UFOs Raumwesen zugeordnet werden können, welche für den Menschen neu sind, da sie sich von einer Energie ernähren und sich dem Leben in der Atmosphäre angepaßt haben. Unser Biologe verbündete sich auch mit anderen Wissenschaftlern, welche diesen Unsinn weiter verbreiteten. **John P. Bessor** erklärte, daß er diese Theorie 1946 entwickelte und sie der Luftwaffe im Jahre 1947 präsentierte. Ein Angestellter der Presse- und Radioabteilung bemerkte sogar, daß es eine der besten Theorien war, welche wir erhielten.... Bessor dachte vor allem an Dinge, welche wir als UFOs bezeichnen. Was immer diese darstellen, so fügte er hinzu, so vermute ich, daß sie uns beobachten. Ich glaube, daß sie harmlos sind oder wir hätten dann bereits seit längerer Zeit erheblichen Ärger. Das bedeutet, daß sie unsere Aktivitäten studieren. **Gaddis' Buch** beschäftigt sich mit verschiedenen Menschen, welche sich unglaubliche Theorien ausdachten, wobei er diese Theorien einer sorgfaltigen Analyse unterzieht. Natürlich verbleibt hierbei die Frage, warum auf unserer Erde **„stratosphärische Drachen"** oder **„FOO-Birds"** amerikanische Flugzeuge verfolgen.

(7) Siehe Combined Intelligence Objectives Sub-committee, „Interrogation of Professor Scherzer of the B.H.F." (Bericht Nr. XXXII-87, London, H.M.S.O., 1945).

(8) Das Geheimnis befand sich bisher im Projekt-Stadium. Die Bezeichnung Feuerball bezog sich auch auf eine Boden-Radarausrüstung, welche durch die **Postdienststelle F des deutschen Postministeriums** konstruiert wurde, die im Krieg zur Anwendung kam. Offensichtlich spielte hierbei auch die Verteidigung der Leuna-**Werke** eine Rolle.

(9) Tatsache ist, daß keine imaginäre Gefahr bestand. Die FOO-Fighter enthielten eine explosive Ladung, um im Falle eines ernsthaften Schadens am automatischen Führungssystem sich selbst zu zerstören. Offensichtlich eröffnete ein amerikanischer Flieger das Feuer auf einen FOO-Fighter, zu einer Zeit, als die letzten gesichtet wurden, ohne es aber erfolgreich abzuschießen. Interessant ist, daß unter der armierten Bedeckung der FOO-Fighter es eine dünne Aluminiumschicht gab (elektrisch isoliert), welche wie ein Schalter arbeitete. Würde die äußere Schale mit einer Kugel beschädigt werden, dann wäre der Kontakt zwischen beiden o.g. Lagen hergestellt, der Stromkreis geschlossen, und der FOO-Fighter würde aus der Reichweite des feindlichen Feuers verschwinden!

(10) Die F.F.O. war eine bedeutende Regierungs-Institution, welche mit ca. 800 Technikern 40 Meilen südlich von Munich operierte. Hier wurde auf folgenden Gebieten geforscht: **Hochfrequenz, gelenkte Raketen, Radar, Infrarot-Strahlung und Elektronik allgemein.** Diese Institution stand unter der Leitung von **Prof. Dieckmann** bis zum Herbst 1944 und später unter der Führung von **Dr. Ahrens.**

**(11)** Bevor sie. in den Schwarzwald verlagert wurden, leisteten die **Zeppelin-Werke** auf dem Gebiet des Radars bereits geheime Arbeit. Es wurden **parabolische Reflektoren für Ground Radio Position Finder („Boden-Funk-Positions-Finder")** gebaut, welche die Aufmerksamkeit des Geheimdienstes und der R.A.F. auf sich zog. In diesem Zusammenhang sei an die **Friedrichshafen-Fabriken,** nahe der Schweizer Grenze, erinnert. **Anmerkung:** Das erste schwere Bombardement mit 60 viermotorigen Lancester wurde durch Churchill auf Empfehlung des **Central Interpretation Unit (Photographie Intelligence)** eingeleitet und fand am 20. Juni 1943 statt. Die British Intelligence Objectives Sub-committee-Berichte des British investigation committees in Deutschland (1945 - 1946) über die Produktion der Zeppelin-Werke sind bis jetzt klassifizierte Dokumente.

**(12)** Betr. Informationen über die deutschen **Klystron-Röhren** siehe: Combined Intelligence Objectives Sub-committee, „Einrichtungen der Forschungsanstalt der deutschen Reichspost" (Bericht Nr. XXX-1, London, H.M.S.O., 1946).

**(13)** Die Störsender-Ausrüstungen, welche auf dem **Großen Feldberg** installiert waren, operierten auf dem Gebiet von Kurzwellen, welche all die Wellenlängen abdeckten, die von den angloamerikanischen Geräten zwecks Radarabtastung des Gebietes, welches sie überflogen, genutzt wurden. Das betraf auch die Kurskontrollen ihrer Bomber-Formationen (die H.2.S., Oboe, Rebecca-Eureka). Der **Roderich-Störsender** war einer der besten Produkte deutscher Radio-Technologie. Diese Geräte, entworfen durch den **österreichischen Zweig des Ferdinand Braun-Institutes in Gaisberg bei Salzburg** und bei **Siemens** gebaut, bedeckten gleichzeitig die beiden **kürzesten feindlichen Wellenlängen (9cm und 3cm).** Wurden diese Geräte eingesetzt, so bestand für die alliierten Bomber ein ernsthaftes Hindernis, welche oftmals über dem westlichen Deutschland operierten. Die R.A.F.-Luftaufnahmen und 120 viermotorige Lancaster beendeten diese Angelegenheit... Für weitere Informationen über Roderich siehe Bericht V des Combined Intelligence Objectives Sub-committee, Institut für Hochfrequenz-Forschung, Bericht Nr.: XXX-137, London, H.M.S.O., 1945).

(14) Der Tedder-Plan, als Hilfe für eine Offensive, welche sich gegen die deutsche Treibstoff-Produktion richtete, wurde in der Tat während der ersten Novemberwochen durchgeführt, nachdem Deutschland in 9 Zonen aufgeteilt wurde, wo sich dann die Zerstörung jeglicher Transporteinrichtungen bemerkbar machte. Diese Taktik erreichte am 22. Februar 1945 innerhalb der **Operation Clarion,** welche nazionalsozialistische Widerstände brechen sollte, ihren Höhepunkt. 9000 Flugzeuge schwärmten über Deutschland aus und zerstörten mehr als 200 Transportzentren. Damit wurde nahezu die gesamte Produktion während der letzten beiden Kriegsmonate zerstört. Hierbei handelte es sich um Lieferungen für die Front und um Montagewerke. Vieles Material befand sich hierbei in Güterwagen auf zerstörten Bahnkörpern u.a. Diese Operation trug wesentlich zur Vernichtung der deutschen Kriegsmaschinerie bei.

(15) Im Falle des Jahres 1944 operierten gutausgerüstete Flugzeuge deutscher Nachtjäger-Formationen, um einige wichtige Objekte zu verteidigen. Leider ohne wesentlichen Erfolg, bedingt durch den Treibstoffmangel und durch die britischen Antiradar-Ausrüstungen. Teile der **100en angloamerikanischen Bombergruppe** operierten mit außergewöhnlicher Gewandheit. Nachdem der Große Feldberg bombardiert wurde, wurde die deutsche **elektronische Verteidigungs-Ausrüstung,** teilweise noch im Experimental-Stadium, vorzeitig forciert! Den Feuerball betreffend, so muß auch sein bodenoperierendes Äquivalent (der **Lorentz-Siemens-Feuermolch)** genannt werden. Dies war eine Ausrüstung, erdacht durch die **Techniker des Irschenberg-Zweiges des Ferdinand-Braun-Institutes.** Hinzu kam eine Art **Hilfsausrüstung (Feuerland),** welche durch **Blaupunkt (Berlin-Wilmersdorf)** hergestellt wurde (Störsender an Bord). Entsprechend den Aussagen von **Dr. Günther Breukopf (Blaupunkt)** ist es zweifelhaft, ob Feuerland jemals für Kriegseinsätze genutzt wurde. Durch die Berichte des britischen Geheimdienstes über die deutsche Industrie wissen wir aber, daß während der letzten Kriegsmonate nicht weniger als 50 Feuermolch-Ausrüstungen an der Westfront genutzt wurden. Einer nach dem anderen wurde dann aber durch das Personal zerstört, nachdem genaue Instruktionen vom **technischen Generalstab der SS** vorlagen.

**(16)** Insgesamt wurden im Jahre 1944 **38000 Flugzeuge** aller Typen gebaut, aber nur wenige davon gelangten zum Einsatz. Allein im Monat September wurden für die deutsche Front **3013 einmotorige Kampfflugzeuge** geliefert (neu gebaut oder repariert). „... Und dies nach einem Jahr systematischer Luftangriffe! Allein im Sommer 1944 warfen die Alliierten 18500 Tonnen Bomben auf die deutsche Flugzeugindustrie ab. Nach der sogenannten **Big Week (19. - 25. Februar 1944, Operation Argument),** verordnete Speer die Rekonstruktion und Auflockerung (Dezentralisierung) der Industrie. Man konzentrierte sich hierbei auf 27 große Werke sowie über 729 mittlere und kleinere Betriebe. Einige befanden sich in Tunneln, Höhlen oder nicht mehr genutzten Bergwerken, andere wiederum lagen verborgen in Wäldern, Schluchten und Dörfern...." Siehe **General Adolf Galland, „The First and the Last"** (New York, Ballantine Books, 1967, S. 192, 237 - 238). Die Zermürbung der Luftwaffe und die verminderte Produktion waren absolut erschreckend. Im Sommer 1944 erfolgte die alliierte Landung in der Normandie. Die deutsche Luftwaffe verlor im Durchschnitt **5000 Flugzeuge pro Woche,** entweder durch Bombardements auf dem Boden oder bei Lufteinsätzen. Damit gab es im **August 1500 Kampfflugzeuge.** Trotz intensiver Produktion, wurden im Januar 1945 nur 2000 Kampfflugzeuge gefertigt.

**(17)** Es ist bekannt, daß nach dem schweren britischen Bombenangriff bei Nacht im Frühjahr 1942 es Hitler ablehnte, einen Vorschlag von **Feldmarschall Milch** zu folgen. Dieser Vorschlag sah die Verstärkung des Bauprogrammes für Kampfflugzeuge zwecks Vergeltung gegen England vor. **General Galland** (siehe Kap. 28, **„The Jet-Fighter Tragedy",** im Buch obig zitiert) erklärte, daß er Mitte des Jahres 1943, nach einem vielversprechenden Testflug einer der Vorprodukte der **ME-262S** und dem Versand eines detaillierten Berichtes an Hitler, hoffte, daß der Führer seinen Standpunkt ändern werde, aber die Tage gingen ohne entsprechenden Erfolg vorüber. **Adolf Hitler** gab kein Einverständnis, denn er hatte gegen Göring ein großes Mißtrauen. Er teilte Göring mit, daß die Luftwaffe ihn in der Vergangenheit mit Vorschlägen, Ankündigungen technischer Innovationen und Verbesserungen zu oft enttäuscht hätte. Der **schwere Bomber HE-177** wurde ihm bis spätestens 1941 versprochen, aber nichts passierte. Göring nahm alles völlig passiv auf... Der Führer ordnete an, daß die technischen Tests der **ME-262** mit einigen Prototypen fortgesetzt werden, verbot aber ausdrücklich jegliche Art einer Verbreitung für die Massenproduktion. Diese weitreichende Entscheidung wurde ohne Zustimmung des Oberkommandos der Luftwaffe gefallt. Dadurch ergaben sich erhebliche Verzögerungen, immerhin dürften somit 18 Monate für die Entwicklung der **ME-262** verloren gewesen sein...

**(18)** **Sauer** war Direktor der Rüstungsstelle unter Speer.

(19) Zur Zeit des Waffenstillstandes existierten dort tatsächlich 138 verschiedene Prototypen, so z.B.: **Fliegende Bomben, entwickelt für strategische Einsätze; Flug- und Schiffsabwehr; Mehr als 70 Typen von Kampfflugzeugen, welche in geschützten Produktionsgebieten gefertigt wurden und durch Speer kontrolliert wurden.**

**(20)** Siehe **General Galland** im Buch, zitiert unter der Bemerkung 16: Im April 1944 wurde Göring, welcher in Obersalzberg weilte, das Notprogramm für die Flugzeug-Produktion gezeigt. Die Bomberproduktion wurde eingeschränkt und die Produktion vieler anderer Typen gehemmt. Nacht- und Tag-Kampfflugzeuge wurden vereinheitlicht. Die Quantitäten, welche geplant wurden, genügten, um der angloamerikanischen Flugzeug-Produktion zu entgegnen! Wie General Galland bemerkte, so war er an dieser denkwürdigen Konferenz anwesend. Er gatte den Eindruck, daß Göring auf Hitler's Befehl den Ausführungen von Sauer mit einer vorgefaßten Haltung entgegnete. Er ... erwiderte unmittelbar mit vielen und deutlichen Einwendungen. Die radikale Beschränkung des Bomberprogrammes, speziell **HE-177, JU-88** und ihre weitere Entwicklung wurde durch ihn als nicht realisierbar betrachtet. Er verlangte ein Produktions-Minimum von **400 HE-177 und 500 Junker-Bombern pro Monat.** Das Programm für Kampfflugzeuge wurde entsprechend Göring's Anforderungen von Speer geändert. Acht Tage später trat es in seiner geschwächten Form in Kraft... Die Bomber-Produktion nahm zu, aber es konnten nicht die Angriffe auf die **deutschen synthetischen Ölwerke** verhindert werden (Bomber-Landebahnen in England und im befreiten Frankreich). Am Ende gab es für die Testflüge der Bomber nicht genügend Öl, und sie wurden dadurch bereits imbrauchbar, auf den Plätzen, wo sie gebaut wurden. Wie auch immer, am 08. August 1942 hatte **General Wolfgang Martini** erfolglos Wissenschaftler gebeten, an **Hochfrequenzwellen** zu arbeiten, um Radargeräte zu entwickeln, welche im **Zentimeter-Wellenbereich** arbeiteten.

**(20)** Eine britische viermotorige Maschine, versehen mit einem der ersten **H.2.S.-Radars,** wurde in der Nähe von Rotterdam während der Nacht vom 02. Zum 03. Februar 1943 abgeschossen, und die Experten des Generalstabes waren überzeugt, daß die Zentimeter-Wellen für das Ergebnis des Krieges von entscheidender Bedeutung waren! Aber die Gegen-Offensive, geführt durch deutsche Funkwissenschaftler, war gelähmt, weil es zu spät war. Selbst Feuerball, Feuermolch und Roderich-Geräte konnten die hoffnungslose Lage nicht mehr verbessern. Cf. **Caius Bekker, "Radar-Duell im Dunkeln".**

**(21)** Siehe **J. Nobecourt, „Le dernier coup de des de Hitler"** (Paris, Robert Laffont, 1962), Kap. IT: Die politische und wirtschaftliche Durchdringung der Wehrmacht begann vor dem 20sten Juli. Während des Winters 1943 - 1944 wurde durch **Martin Bormann** und **Heinrich Himmler** die Wehrmacht mit nationalsozialistischen Führungsoffizieren versehen (Politarbeiter). Nach dem 20sten Juli wurden auf diese die Ränge und Vorrechte von Offizieren der kämpfenden Truppe übertragen. Die Arbeit dieser „PolitofFiziere" bestand darin, die Offiziere hinsichtlich ihrer politischen Eignung zu überprüfen. **Anmerkung:** *Die Luftwaffe war Göring 's Domäne. Die Marine, welche traditionell war, war gegen politische Interferenzen immun.* Im Sommer 1944 versuchten Bormann und Himmler Leute wie Göring, Ribbentrop und einige Generale der Wehrmacht und ihre unmittelbaren Helfer stufenweise auszuschalten.

**(22)** Combined Intelligence Objectives Sub-committee, **„Natter Interceptor Project"** (Bericht Nr.: XXX-107, London, H.M.S.O., 1945). Wegen eines aerodynamischen Defektes endete der erste Testflug der Natter in einer Katastrophe, wobei der **Pilot Lothar Sieber** starb, aber etwa einen Monat später, während des einzigsten Angriffes am 29. März 1945 über Hannover, der mit der Natter durchgeführt wurde, offiziell als **Bachem BP-20** bezeichnet, flog **Feldwebel Ernest Hemmer** eine der ersten Vorproduktions-Modelle gegen eine Formation viermotoriger Liberator, holte 2 erfolgreich herunter und beschädigte eine dritte.

**(23)** Das SS-Luftwaffen-Korps bildete im November 1944 eine Gruppe von 150 Freiwilligen, welche als **S.O.M.** bekannt wurden (Selbstopfer-Männer). Diese kamen aus der Waffen-SS und wurden zu einem Spezialtrainings-Zentrum nach Friedenthal gebracht. Bekannt wurde dies auch alles durch den **Oberst Otto Skorzeny (SS-Standartenführer),** welcher die Handhabung der **Reichenberg-Flugbomben (modifizierte V-ls)** trainierte. Diese Spezialbomben waren für den Einsatz auf spezielle Ziele vorgesehen, aber so, daß für den Piloten die Möglichkeit bestand, vor dem Aufschlag abzuspringen (theoretisch). Göring und Göbbels waren davon begeistert, nicht zuletzt im Hinblick auf die Aktionen der japanischen Kamikaze. Im Oktober wurden sie auch durch **Generaloberst Keller, Kommandeur des nationalsozialistischen Fliegerkorps,** unterstützt. Er beabsichtigte, Angriffseinheiten zu bilden, zusammengesetzt aus jungen Männern der Hitlerjugend, welche mit der **Jet-Turbine (HE-162 Volksjäger)** ausgerüstet werden sollten, die sich noch im Bau befand. Die Vorbereitung dieses Volksjägers verzögerte sich durch technische Schwierigkeiten. Gegen dieses „Selbstmord-Kommando" stellten sich u.a. Galland und Speer, weil die 16 bis 18-jährigen kaum Kriegserfahrung im Hinblick auf die Luftverteidigung Deutschlands und der geplanten Gegenoffensive an der Westfront besaßen. Nun befragte man eiligst einige Flugzeugfirmen zwecks Herstellung vereinfachter „Notflugzeuge". Diese Flugzeuge konnte man schnell bauen, denn sie waren verhältnismäßig billig, teilweise aus Holz gebaut, aber nicht sehr sicher.

**(23)** Insgesamt gesehen, befanden sich unter den erprobten Flugobjekten im April 1945 folgende Typen (im Prototyp-Stadium). **Schleppflug-Gleitbomber; Kleine Raketen-Abfangjäger (Junkers JU-EF-128 Wally); Angriffsflugzeuge (JU-EF-126 Elli, zurückgeführt auf die V-l und ME-328 mit einem Doppel-Impulsjet) und Raketengetriebene Gleit-Kampfflugzeuge (ME-P-1104 und die Heinkel HE-P-1077 Julia).** Auch gab es revolutionäre Typen bemannter „Antiflugzeug-Bomben" und „fliegende Widder", letztere für die Vernichtung feindlicher Bomber durch Rammung mittels hoher Geschwindigkeit bestimmt. Der Pilot war durch ein schwerarmiertes Cockpit geschützt. **Anmerkung:** ***Weitere Typen waren u.a. der Raketen-Abfangjäger Arado AR Flugstoßer, die Zeppelin-Flugzeugschlag-Raketenjäger, der Jäger von Daimler-Benz DB-P-5, welcher mit einem Staustrahltriebwerk und Hilfsraketen versehen war.***

**(24)** Das Oberkommando der SS begann den technischen Generalstab der SS zu errichten, mit dem Ziel eines **militärisch-industriellen Komplexes.** Es wurden 21 Spezialbereiche aufgestellt, welche die Produktion von Rohstoffen und die Verteilung der Arbeit durch 12 Verbindungsbüros kontrollierten. Der gesamte technische Körper umfaßte 6000 Ingenieure und Experten verschiedener Arten (Konsultanten), wobei jeder auf seinem Teilgebiet ein Spezialist war. Damit brach die ganze bürokratische Fachaufteilung, welche zwischen den Industriezweigen existierte„ zusammen. Damit wurden auch **einheitliche Produkte garantiert!!** Dieses System arbeitete allgemein schnell und gut, die Produktion wurde gleichmäßig, sicherte identische Produkte, Auswechselbarkeit von Teilen und stabile Produktionsmuster sogar während der schwersten Phasen alliierter Bombardements. Dadurch konnten technische Produkte wesentlich verbessert werden. So z.B. produzierte die **Junkers-Firma** eine verbesserte Version der **ME-163 Raketenmotor-Jägers,** die **JU-263. Wir verfügen über keine Information über die Struktur und Zusammensetzung des technischen Generaistabes der SS unter der Leitung von** ***Gruppenführer Dr. Hans Kammler.*** **Dieser verfügte offensichtlich über einen kleineren Stab, völlig anders als von Speeres Organisation.** Wie auch immer, aus gewissen Dokumenten, welche durch die **amerikanische „Alsos-Mission"** gesammelt wurden (eine Organisation, welche damit beschäftigt war, Informationen über das **Atomforschungsprogramm Deutschlands und den von Deutschland besetzten Ländern zu beschaffen),** geht hervor, daß während des Krieges **Kammler's Gruppe ihre Treffen beim SS-Kommando in Northeim bei Hannover hatte!**

(25) Der Slogan, welcher zu Beginn des Jahres 1945 in Deutschland im Umlauf war, bezog sich darauf, die Schlacht mit der Zeit zu gewinnen. Es gab eine ganze Serie falscher technischer und militärischer Entscheidungen. Für ein besseres Verständnis der Entwicklung folgender Ereignisse, werden wir nun einige Beispiele von Maßnahmen untersuchen, welche zu spät kamen oder nicht produktiv waren. Dadurch wurde wertvolle Zeit verloren. Im Jahre 1943 wurde die gesamte Textilproduktion im Reich gestoppt, und die Fabriken konvertierten zu Waffenbabriken. Auf der Grundlage eines Abkommens zwischen **Speer und Bichelonne (Industrie-Minister bei der Vichy-Regierung),** arbeiteten die französischen Textilfabriken nach deutschen Befehlen. Daher kam die deutsche Waffenproduktion voran, dezentralisiert, um Bombardements einzuschränken bzw. zU verhindern.

(25)Berliner Fabriken, welche Radargeräte herstellten, wurden umgehend zu den Textilfabriken in Südschlesien evakuiert, und ein Teil der Maschinerie, welche den Angriff auf die Zeppelin-Werke überstand, fand eine zeitweilige Refuge in den **Spinnereien des Schwarzwaldes.** Andere Maßnahmen dezentralisierten die „ballerzeugende" Industrie. Es war gegen Ende des Jahres 1943, als die Werke der großen **bayrischen Motorenwerke (BMW)** verlegt wurden, um große Teile der Produktionsanlagen zu schützen, leider zu spät. Alles verlief bis zum späten Frühjahr 1945 recht zögernd, wobei sich nun die SS einschaltete. **Dr. Zipprich (Direktor von BMW),** der dafür verantwortlich war, wurde abgesetzt und sein Nachfolger **Dr. Bruckmann** erklärte aus seiner Sicht später: „Das beste System einer Dezentralisierung betraf die Luftwaffe!" Cf. Combined Intelligence Objectives Sub-committee, **„Bavarian Motor Works (B.M.W.), A Production Survey"** (Bericht Nr.: XXX-80, London, H.M.S.O., 1945). Häufig wurden die Anstrengungen betr. einer Dezentralisierung von Produktionswerken in der Tat zu einer Sisyphus-Arbeit! So z.B. wurden, bedingt durch die Zunahme alliierter Luftangriffe, die Gasturbinen-Abteilung von BMW, welche sich ursprünglich in der Berliner Vorstadt von Spandau befand, zum **unterirdischen Werk von Wittringen,** in der Nähe von **Saarbrücken,** verlagert. Aber durch die „Befreiung von Frankreich" im Jahre 1944 wurden die Einrichtungen in 7 **verlassene Salzminen bei Neu Stassfurt (Thüringen)** und in den **Harz** verlagert. Cf. Intelligence Objectives Sub-committee, **„Gas Turbine Development: B.M.W., Junkers, Daimler-Benz"** (Bericht Nr.: XXTV-6, London, H.M.S.O., 1945). Ein anderes Beispiel zeigt den Abtransport der **Steyr-Daimler-Puch AG.,** die hochwirksame (Daimler-Benz)-Flugzeug-Kolbenmotoren auf Lizenz herstellte. Dies begann im Jahre 1944. Nachdem das Hauptwerk in Steyr bombardiert wurde, wurde die Maschinerie in die Vororte von Wien verlagert. Die Luftangriffe wurden fortgesetzt, und im Mai wurde die Firma in das unterirdische Warenhaus einer großen Brauerei in Budapest verlagert. Als dieser Transport beendet war und die Fabrik große Mengen des neuen **DB-605-D-Motors** produzieren konnte, begannen die Russen ihren Vormarsch auf Ungarn. Das veranlaßte die Direktoren, ihre Schritte der Evakuierung zu ändern, bis das ursprüngliche Hauptwerk in Steyr wieder seine Tätigkeit aufnehmen konnte. Alles wurde begleitet durch einen bemerkenswerten Produktionsrückgang. Siehe British Intelligence Objectives Sub-committee, **„Report on a Visit to Daimler-Benz A.G. at Stuttgart-Unterturkheim".** (B.I.O.S., Endbericht Nr.: 35, London, H.M.S.O., 1946

**(26)** Siehe Combined Intelligence Objectives Sub-committee, **Underground Factories in Central Germany"** (Bericht Nr.: XXXII-17, London, H.M.S.O., 1945).

**(27)** Unanfechtbare Beweise wurden von **General Galland** angeboten, welcher berichtet: Operationsbefehle für die **ME-262s** wechselten in der ersten Aprilwoche 1945 täglich... Es wurden verschiedene Kommissariate u.a. gebildet. Alles zielte auf eine industrielle Zunahme der Produktion, Koordinierung von Operationen auf verschiedenen Ebenen. Aus ihren Rängen rekrutiierte sich der Chef für die Düsenflugzeuge, ein General der Waffen-SS, den Hitler auswählte, obwohl Göring bei seiner Rückkehr einen Spezial-Beauftragten für Düsenflugzeuge bestimmte.

**(28)** Siehe Samuel A. Goudsmit, **„The Effkiency of German Industry",** Kap. XV (S. 214 - 231) im Band Alsos (New York, Schuman, 1947).

(29) **William L. Shirer,** der gutinformierte amerikanische Historiker über das III Reich, siehe Kap. XXX, **„The Conquest of Germany"** in: **„The Rise and Fall of the Third Reich"** (New York, Simon & Schuster, 1959) schrieb darüber: „...Eisenhower und sein Stab bei SHAEF waren zu diesem Zeitpunkt nach der Vereinigung mit den Russen von der Dringlichkeit einer südöstlichen Führung besessen, um die sogenannte Nationalschanze einzunehmen, wo Hitler glaubte, hier seine restlichen Kräfte zu sammeln, um einen letzten Stand zu gewinnen. Dies betraf die nahezu undurchdringbaren Alpen des südlichen Bayern und westlichen Österreich. Die Nationalfestung war ein Phantom. Sie existierte außer in der Propaganda von Dr. Göbbels und in der warnenden Meinung von Eisenhower's Hauptquartier, welches sich ihm unterordnete, niemals. Am 11. März warnte die SHAEF-Aufklärung Eisenhower, daß die Nazis eine uneinnehmbare Festung in den Bergen planten und daß Hitler selbst von Berchtesgaden aus das Kommando über diese Verteidigung übernehmen wollte. Die vereisten Bergklippen waren praktisch uneinnehmbar, so sagte er. Hier, geschützt durch die Natur und durch die besten Geheimwaffen, sollten die deutschen Führungskräfte überleben, um ihre Auferstehung zu reorganisieren. Bewaffnungen wurden in bombensicheren Fabriken hergestellt, Essen und Ausrüstung in unterirdischen Kavernen gelagert und ausgewählte Korps junger Männer wurden in einer Guerrilla-Kjriegsführung trainiert. Es könnte so gewesen sein, obwohl alliierte Stäbe durch britische und amerikanische rätselhafte Schreiberlinge infiltriert wurden. So z.B. wurde jene sonderbare Aufwertung bei SHAEF ernsthaft diskutiert. Das betraf vor allem den Stab von Eisenhower. **General Bedell Smith** dachte ebenfalls ernsthaft über die gefürchtete Möglichkeit nach, daß eine anhaltende Schlacht im Alpengebiet vielen Amerikanern das Leben kosten würde und die Verlängerung des Krieges unbestimmt wäre. Dies war die letzte Zeit, daß der einfallsreiche Göbbels durch seine Propaganda den strategischen Verlauf des Krieges erfolgreich beeinflußte. Cf. Auch **ehester Wilmot's „The Struggle for Europe"** (New York, Harper, 1952).

**(30)** Cf. Wilhelm Hoettl (Walter Hagen), **„Die geheime Front"** (Linz, 1950): „Im Herbst 1944 wurde unser zentrales Büro in Berlin (Gestapo) über die Existenz eines amerikanischen Büros in der Schweiz informiert, entfernt von den Aktivitäten eines einfachen Geheimdienstes. Es zeigte sich, daß es durch den **Rechtsanwalt Allen Welsh Dulles** geführt wurde... Seine wahre Tätigkeit wurde dadurch getarnt, daß' man ihn als Beauftragten des **Ministers Harrison in Bern** ausgab... Auch gibt es hier Korrelationen mit dem deutschen Geheimdienst.... Für uns Deutsche war es zuletzt wichtig, die Amerikaner davon zu überzeugen, daß wir bezüglich der Zukunft Europas keine Teile von Deutschland und Österreich an die Russen abgeben können. Wir wurden informiert, daß der angloamerikanische Generalstab einen deutschen Widerstand in der Alpenschanze befürchte. Entsprechend einiger Informationen, welche durch alliierte Geheimdienste gesammelt wurden, umfaßte jenes "Reduit", wie es die Schweiz nannte, große Gebiete des Alpenmassives (Norditalien und Österreich) sowie einen Landstreifen beträchtlicher Größe im Vorland davon. Alliierte Militärexperten vermuteten, daß es für die Deutschen möglich wäre, die alliierten Armeen dadurch für eine lange Zeit aufzuhalten."

(31) Die Ablagen des OKW wurden später durch die Amerikaner in Tirol gesichert, wobei Teile dieser Dokumente später als Beweise für das **Nürnberger Tribunal** verwendet wurden, um Generale der Wehrmacht zu belasten. Cf. Helmut Greiner, **„Die Oberste Wehrmachtführung"** (Wiesbaden, 1952).

**(32)** Dies wies auf die gewaltigen unterirdischen Komplexe der **Mittelwerke-Fabriken** hin (in den deutschen Dokumenten als **M-Werke** ausgewiesen), welche im **Harz (Bereich des Dorfes Dora), nahe Nordhausen,** in Betrieb waren. Es handelte sich hierbei um 2 breite parallele Tunnel, jeder eine Meile lang und durch 62 transverse kleinere Tunnel miteinander verbunden, insgesamt etwa 12 Meilen unterirdische Installationen. Kurz vor der Armierung des Komplexes begann die umfangreiche Fertigung der **V2-Raketen,** der Vl-**Flugbombe** und mehrerer Typen von **„Antiflugzeug-Raketen" (prinzipiell die Taifun und Föhn).** Mit seinen ca. 400 Yard natürlicher Bedeckung war das Werk bei Luftangriffen praktisch unverwundbar.Im Februar 1945 wurde Personal und Ausrüstung des **Experimentalzentrums Peenemünde** evakuiert und teilweise im benachbarten Dorf **Bleicherode-Ost** installiert, wo die Werke für die **zweistufigen Raketen-Torpedo (A9/A10)** geplant waren, um die USA zu bombardieren. Die Arbeiten wurden entsprechend beschleunigt. Zuerst wurden entsprechende Gebiete durch die **Sturmgruppe B der dritten gepanzerten US-Division** am 11. April 1945 eingenommen. Dieses Gebiet mit seinem unschätzbaren Industriekomplex wurde später auf der Grundlage des Jalta-Abkommens den Sowjets übergeben.

(33) Entsprechend dem strategischen Plan, welcher im Februar 1945 ausgearbeitet wurde, sollten an der Verstärkung der Alpenschanze neben der Waffen-SS, Hitlerjugend u.a. folgende Einheiten teilnehmen: **Die Armee von General Alexander Loehr aus Griechenland, welche an der österreichischen/jugoslawischen Grenze bereit stand. Die Armee von General Lothar Rentulic, welcher in blutige Abwehrkämpfe mit den Russen an der österreichisch/ungarischen Grenze involviert war. Die Armeegruppe Süd von Feldmarschall Kesselring, die teilweise in der Gotik-Linie verschanzt war, um die Po-Ebenen zu kontrollieren. Die Armeegruppe von Feldmarschall Ferdinand Schörner, welche bis Ende Mai in den Bergen von Böhmen verharrte und Feldmarschall Gerd Rundstedt, der vermutlich aus den Alpen-Zangen herausbrach, um sich zu den Allgäuer Alpen bis zum Schwarzwald zurückzuziehen.** Zu Beginn des Frühjahrs 1945 standen den 300 Divisionen der Wehrmacht 96 angloamerikanische und 400 sowjetische Divisionen gegenüber. Aber nur 65 Divisionen, zumeist mangelhaft ausgerüstet, waren verfügbar! Eine vorsichtige Schätzung aus alliierten Quellen läßt vermuten, daß noch 20 Divisionen in Bereitschaft standen, welche für die Stärkung der Alpenfestung vorgesehen waren. Dazu kamen noch 25 oder mehr Divisionen der Waffen-SS und die Hitlerjugend (vermutlich reorganisiert und neu bewaffnet). Alles in allem aber, war das nachteilige Verhältnis für die Deutschen ca. **10 oder 12 zu 1!** Sie glaubten aber,daß diese Diskrepanz durch ihren Vorteil der natürlichen Hindernisse ausgeglichen werden könnte.

(34) Betr. der Realität der industriellen Hoffnungen und Möglichkeiten Deutschlands siehe Kap. IV von Nobecourt's **„le dernier coup de des de Hitler"**, unter dem Abschnitt: **„Le mythe des armes secretes".** Für mehr Einzelheiten und eine bessere Übersicht über die neuen Waffentypen (außer für die verschiedenen aeronautischen Entdeckungen, welche im vorliegenden Buch beschrieben sind) siehe **Major Rudolf Lusar: „Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des Zweiten Weltkrieges"** (Munich, J.F. Lehmans Verlag, 1958), S. 239 oder Oberst Leslie Simon: **„German Scientific Establishments"** (Bericht P.B. 19849, New York, Mapleton House Publications, 1947), S. 228.

(35) W. Hoettl (Walter Hagen) berichtete, daß es im August 1943 militärisch die beste Lösung gewesen wäre, die italienische Halbinsel zu ecakuieren und eine neue Verteidigungslinie zu errichten, welche den Alpen, der Po-Ebene bis zur Adria folgen würde. Dies hätte bedeutet, daß für die russische Front wesentlich mehr deutsche u.a. Soldaten zur Verfügung gestanden hätten. Hitler lehnte diesen Plan ab, welcher mit **Marschall Badoglio 's** Mitwirkung von einem hohen italienischen Offizier vorgeschlagen wurde. Der Führer bemerkte, daß es nur der Vorschlag eines unverantwortlichen Ganoven sein könne, welcher seinen Freund verrät und die Verbündeten von Mussolini. Dieser Plan, präsentiert mit der Empfehlung des **Amtes VI (Gruppenführer der SS Walter Schellenberg)** machte auf Hitler einen mehr als schlechten Eindruck. Die Person, welcher diesen präsentierte, **Obergruppenführer der SS Ernst Kaltenbrunner** und Führer des Geheimdienstes im III Reich, mußte nun viel Energie aufbringen, um seine Untergebenen zu verteidigen. Aber im März 1945 vertraute der Führer Kaltenbrunner an, daß es ihm sehr leid tut, da er nicht die Hinweise vom Amt VI für eine Lösung der italienischen Frage berücksichtigte. Diese Lösung hätte sehr wahrscheinlich die ernsten militärischen Rückschläge an der russischen Front vermieden.

(36) Bedingt durch den Ausbruch der Feindseligkeiten in Europa, erdachten Militärexperten der Schweiz einen Plan für eine Nationalschanze in den Alpen. Dieser Plan sah vor, gegen einen möglichen Aggressionsakt auf die Schweiz wirkungsvoll zu entgegnen.

(37) Göring war teilweise an der Region von Berchtesgaden interessiert, vielleicht, weil er insgeheim daran dachte, dorthin zu gehen, wenn ein militärischer Zusammenbruch bevorstand. Hitler sollte ausgewechselt werden, und er hatte vermutlich die Absicht, dann mit den Alliierten aus einer Position der Stärke heraus zu verhandeln. Berchtesgaden, zusammen mit den größten Teil der bayrischen Ausläufer der Alpenschanze, war aus militärischer Sicht praktisch verteidigungslos. Unterschlupf fanden im Prinzip nur die Villen von Nazi-Persönlichkeiten mit ihren diensthabenden SS-Leuten sowie einige Flugzeug-Gesellschaften, welche wirklich an der Entwicklung von revolutionären Waffen arbeiteten. So auch für Himmler, welcher eine **Gruppe von Geologen vom Ahnenerbe (eine Art Akademie der Wissenschaften von der SS)** in dieses Gebiet sendete, um hier die Berge im Hinblick für ein militärisches Verteidigungssystem entsprechend der Schweizer Nationalschanze zu studieren.

**(38)** Die **Valtellina-Schanze** diente vermutlich als eine Art Sammelbecken **für** deutsche Formationen, welche aus der Po-Ebene evakuiert wurden.

(39) Der schweizer Generalstab, welcher über ein gutes Aufklärungs-Netzwerk verfügte, verstärkte tatsächlich defensive Maßnahmen im Gebiet der Nationalschanze außerhalb Deutschlands. Hoettl sah in einem deutschen Widerstandsnest eine ernste Bedrohung der Schweiz. Hinzu kamen Informationen von der SHAEF.

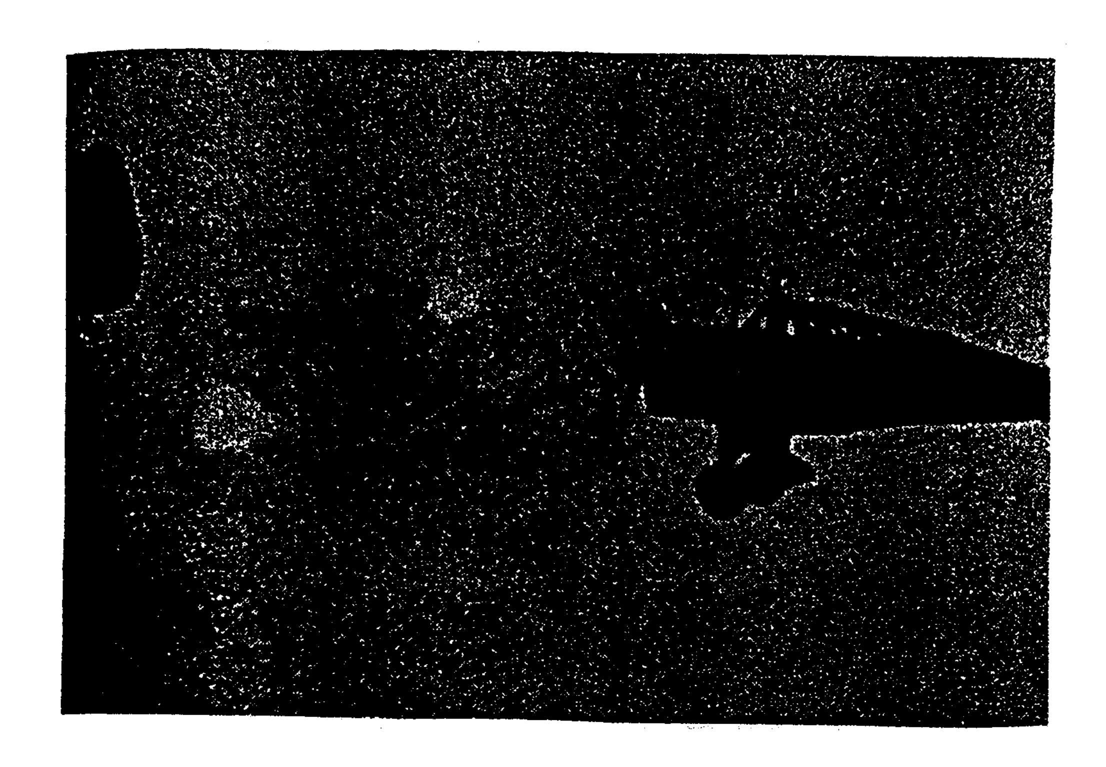
(40) Der Kugelstand war eine hohle Kugel, welcher ein Gewicht von **3740** Pfund hatte und einen Innendurchmesser von **7,5** Fuß. Dieser wurde aus **6** vorfabrizierten Verbundsteilen hergestellt und nach den Plänen der **bayrischen Firma Dyckerhof und Widmann** konstruiert. Der Kugelstand wurde für die Wehrmacht im November **1944** empfohlen, denn diese Kugeln waren leicht transportable kleine Festungen. Eingegraben, sanken sie nicht im sumpfigen Gebiet, und sie waren für eine Luftaufklärung nahezu unsichtbar. Trotz ihrer verhältnismäßig dünnen Gehäuse **(1,5** Zoll), wurden die ersten Experimentalmodelle durch schwere Panzer überfahren, ohne Schaden zu nehmen. Zu Beginn am **04.** Dezember produzierten diesen **20** Fabriken mit einer monatlichen Produktion von **2500** Verbänden pro Fabrik. Wie auch immer, wegen Verzögerungen auf dem Sektor der Kriegsproduktion, waren nicht mehr als **30** Kugelstände entlang der schweizer Grenze in der **Dornbirn-Zone** im Einsatz. Cf. Abschnitt VII, **"„ortifications""** im Bericht der C.I.O.S.-Section Intelligence Division Office, **"German Underground Installations of General Interest"** (J.I.O.A. Bericht Nr. **3,** Washington, September **1945).**

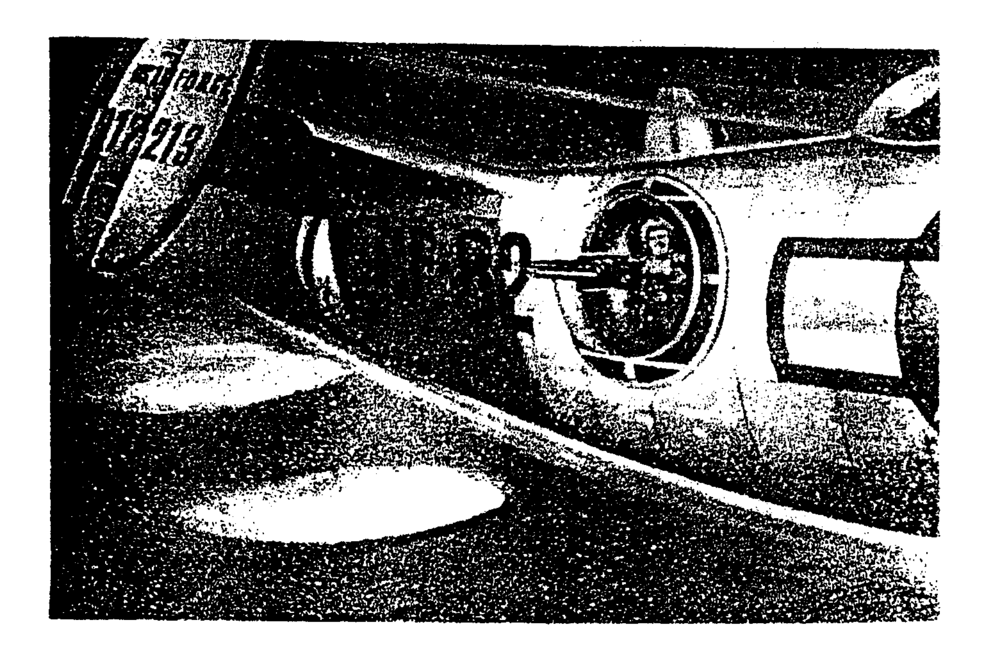
(41) Um die notwendige Länge für die Startbahn zu bestimmen, wurden mit den Messerschmitt-Jägern auf der Luftwaffenbasis von Fürstenfeldbruck Tests durchgeführt. Folgende Eckdaten sind bekannt: **Länge der Überdachung:** 1056 **Fuß; Breite:** 439 **Fuß; Höhe:** 146 **Fuß und Dicke der Überdachung, verstärkt mit** 16 **Fuß Bodenbedeckung:** 23 **Fuß.** Damit wurden kleine längliche und künstliche Hügel geschaffen, gut getarnt, um Luftaufklärungen zu erschweren.

(42) Deutsche Tarnung korrelierte auch mit Schnee-Anhäufungen. Einige Geheimdienst-Agenten operierten in Oberbayern, hörten vom Projekt Gerüchte, welche die Offiziere der U.S.A.A.F.-Aufklärung (zur SHAEF gehörig) „eine wilde Übertreibung" nannten. Einige Aufklärungs-Missionen flogen für die **Abteilung E (Erkennung feindlicher Tarnung)** und **U (unterirdische Fabriken)** der **R.A**.F. Die fotographische Aufklärungs-Abteilung von Benson erbrachte völlig negative Ergebnisse, obwohl das Gebiet zwischen **Landsberg und Kaufering** Stück für Stück fotographiert wurde. In ihrem Endbericht erklärten die britischen Experten: **„Wenn die Flugplätze wirklich existieren, dann sind sie aus der Luft unsichtbar."**

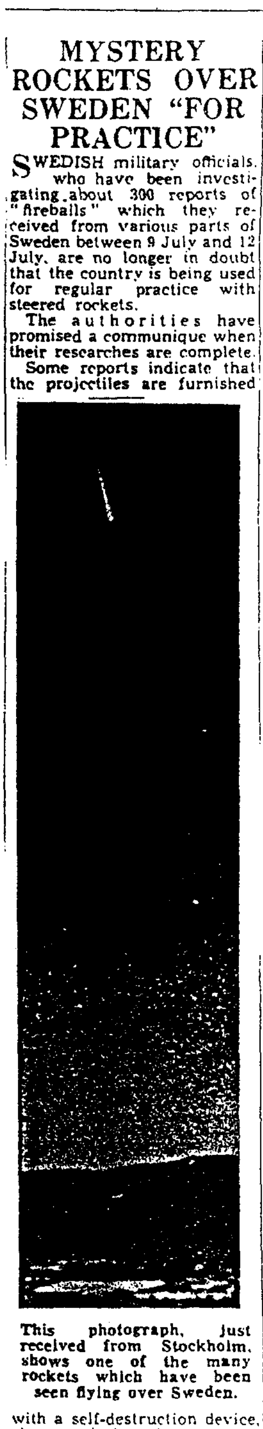
(43) Siehe M.G.O., **„Underground Factories in Italy", „The Aeroplane"** (London, Band LXX, Nr. **1818, 29.** März **1946),** S. **370 - 371.**

(44) Zeitweise hatte die Fabrik 10 000 Arbeitskräfte, wurde aber später durch den großen Zustrom von Kriegsgefangenen verdreifacht. Als die Alliierten diesen Bereich besetzten, wurde beträchtliches technologisches Material in die Nachbarschaft evakuiert. Manches wurde aber gestohlen oder zerstört durch entkommende Gefangene. Wie auch immer, das Material, welches in den Werken und den Ergänzungslagern gefunden wurde (entlang der Garda und in den benachbarten Dolomiten), füllte eine **Kette von** 8 **Meilen beladener Fahrzeuge!**





**Früheste „UFO"-Formen, worüber in den 40er Jahren des 20.Jh. berichtet wurde. Das Lichtball-Phänomen wurde als „FOO-Fighter" bekannt (siehe Darstellung) (Soucoupes Volantes/Biscottes DOR)**



## MYSTERY ROCKETS OVER SWEDEN "FOR PRACTICE"

SWEDISH military officials who have been investigating about 300 reports of "fireballs" which they received from various parts of Sweden between 9 July and 12 July, are no longer in doubt that the country is being used for regular practice with steered rockets.

The authorities have promised a communique when their researches are complete.

Some reports indicate that the projectiles are furnished with a self-destruction device, since explosions have apparently occurred in the air.

The longest line of flight over Swedish territory mapped by military experts covered about 625 miles. The first German V-2's made flights of only 175 to 235 miles.—A.P.

**This photograph, just received from Stockholm, shows one of the many rockets which have been seen flying over Sweden.**

## Swedish lake mystery

MALUNG, SWEDEN, April 4.—Something "incredibly powerful" has smashed a huge hole through the ice covering a lake in central Sweden, but scientists and military experts are uncertain about what it was.

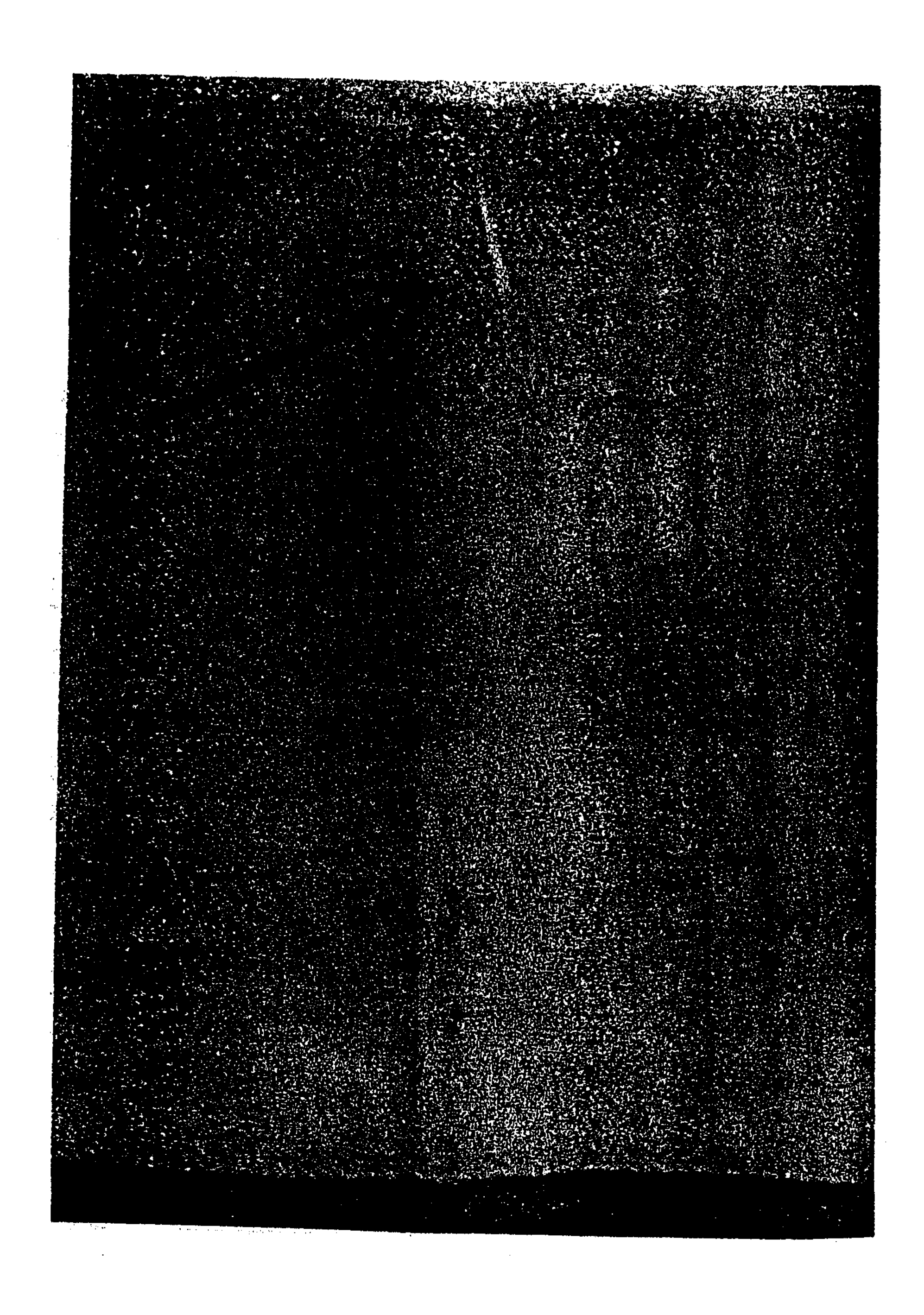
The hole, discovered yesterday near Malung by two villagers, is 700 square yards in extent and was made through ice almost 3ft. thick.

The Defence Ministry was notified of the discovery by the police and sent experts to examine the hole. Colonel Curt Hermansson, who is leading the investigation, said today that an aircraft crash was out of the question.

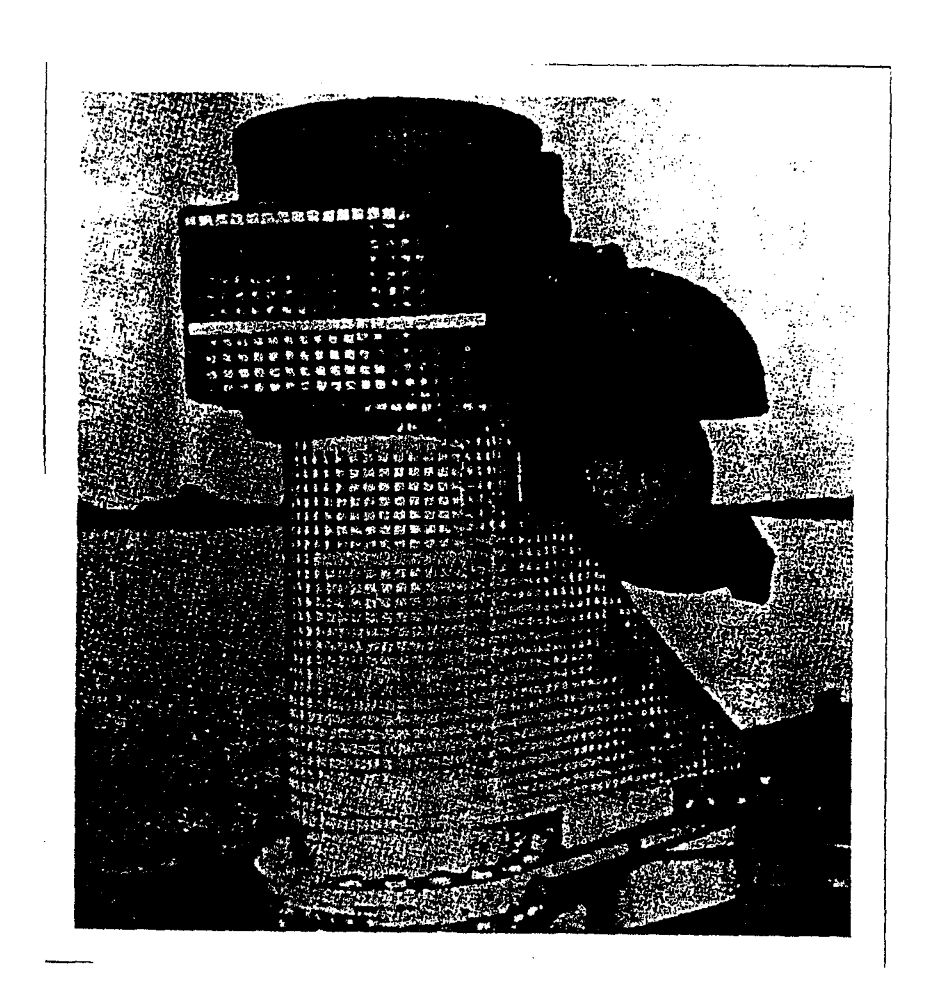
"There are no traces round the hole, only big blocks of ice which have been thrown up, indicating that whatever went into the lake was incredibly powerful", he said.

Some experts think that the hole is too big to have been made by a meteorite. All the information so far gathered is being studied and the possibility of sending down divers is being considered.—Reuter.

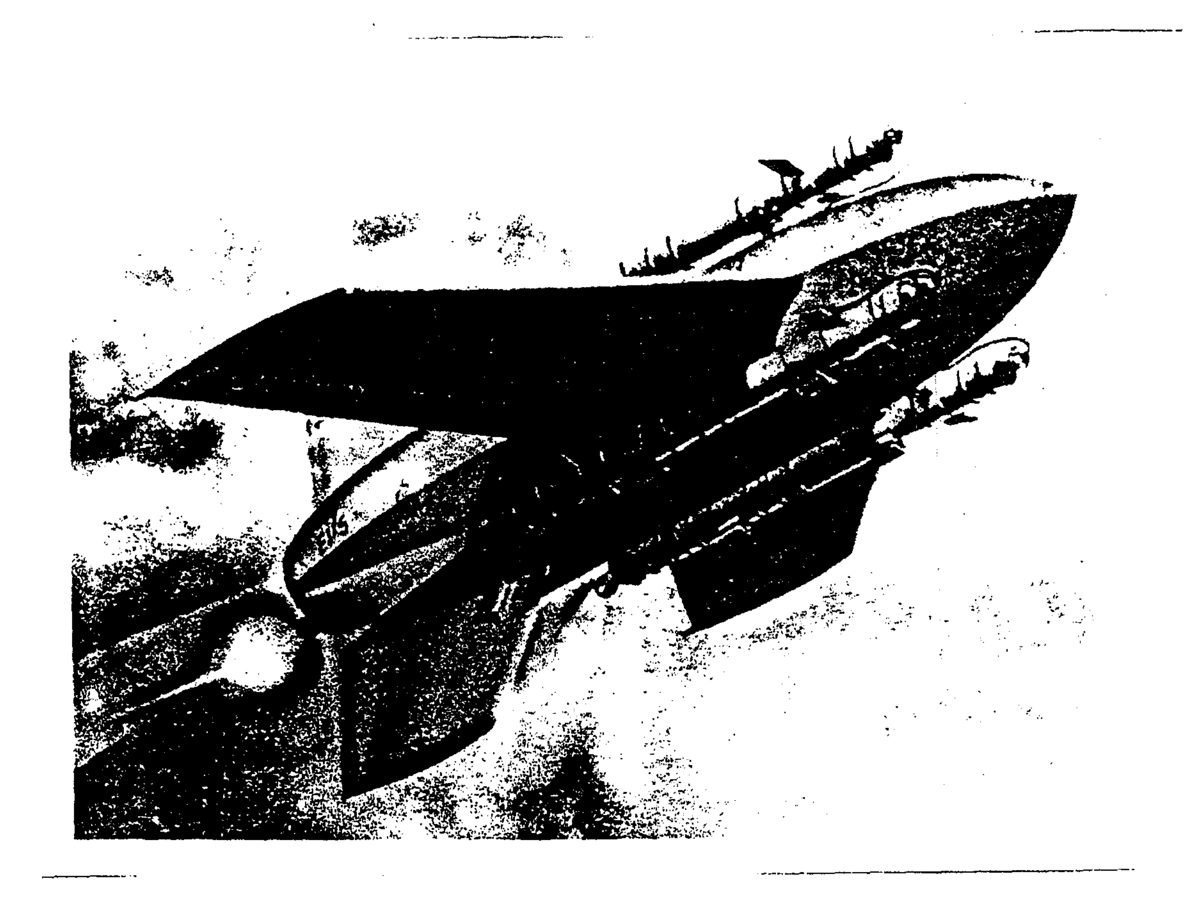
März 1968. Dieses Bild wurde bei einer US-Raketenbasis (White Sands, New Mexico) von einem Reporter für die „Columbus Dispatch" aufgenommen. Er berichtete, daß dieses Gerät einen Durchmesser von 15 Fuß hatte und für ein Raum-Testprogramm während der Mars-Tests genutzt wurde.



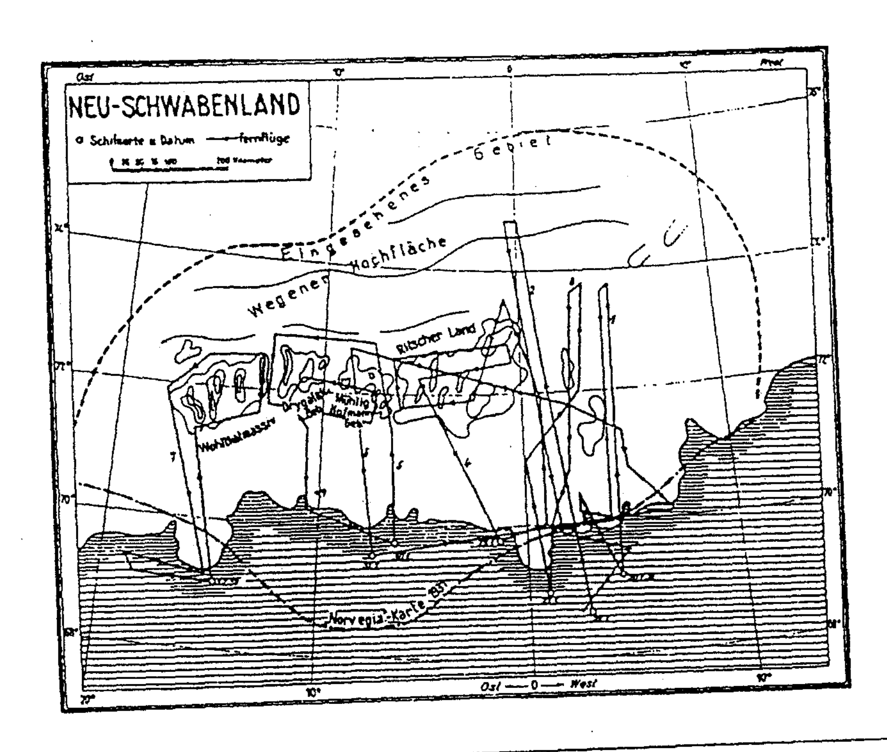
**Dieses Foto, welches 1946 aufgenommen wurde, zeigt eine der rätselhaften „Geister-RaKeten welche über Skandinavien und überall in Europa während der 30er und 40er Jahre des 20.Jh. gesichtet wurden.**



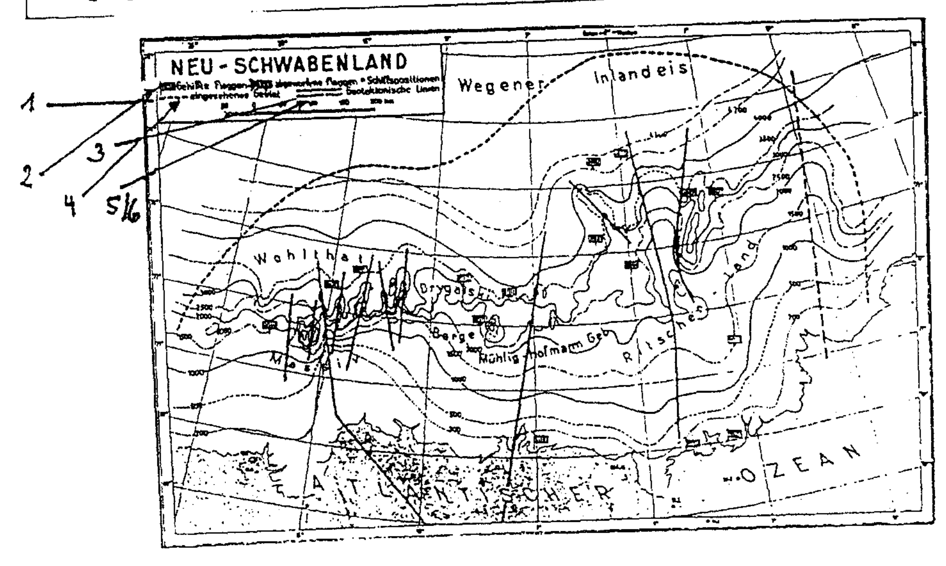
Ein vorteilhafter U-Boot-Schnorchel. Mit dieser Ausrüstung brauchten deutsche U-Boote nicht mehr aufzutauchen, um ihre Werfer wieder aufzuladen. Eine Teleskopröhre wurde über die Wasseroberfläche ausgefahren, wobei der Schnorchel einen Abzug für Abgase und einen Einzug für Frischluft lieferte. Alliiertes Radar konnte den kleinen Schnorchel erfassen, aber deutsche Wissenschaftler entwickelten daraufhin einen Antiradar-Überzug (ähnlich einem Prinzip, welches durch die US-B2-Bomber angewendet wurde). Die U-Boote wurden wieder „unsichtbar". Weil dieser Vorteil sehr wichtig war, wurden Elektroboote entwickelt, wobei der Walter-Motor durch Wasserstoffperoxid angetrieben wurde, welcher dem deutschen U-Boot eine Reichweite von 30 000 Meilen oder mehr garantierte. Hinzu kamen zunehmende Geschwindigkeiten u.a. zweckmäßige Eigenschaften, welche den alliierten U-Booten der 40er und 50er Jahre des 20.Jh. weit überlegen waren.
(Mit freundlicher Genehmigung des US-Navy-Archives).



**Enzian 4 im Flug. Dies war eine außergewöhnliche Rakete, welche für Uberschallgeschwindigkeit geplant war. Die Gipfelhöhe betrug 52 000 Fuß (ca. 17 000 m) und hatte entfernte Ziele unter Funkkontrolle. Es ist eine der vielen Raketen, welche im Rahmen des deutschen Programmes für Geheimwaffen produziert wurde.**
**(Mit freundlicher Genehmigung von: „German Secret Weapons of World War Ii" vom I.V. Hogg, 1970).**




Topographie der Antarktis, durch deutsche Wissenschaftler vermessen.

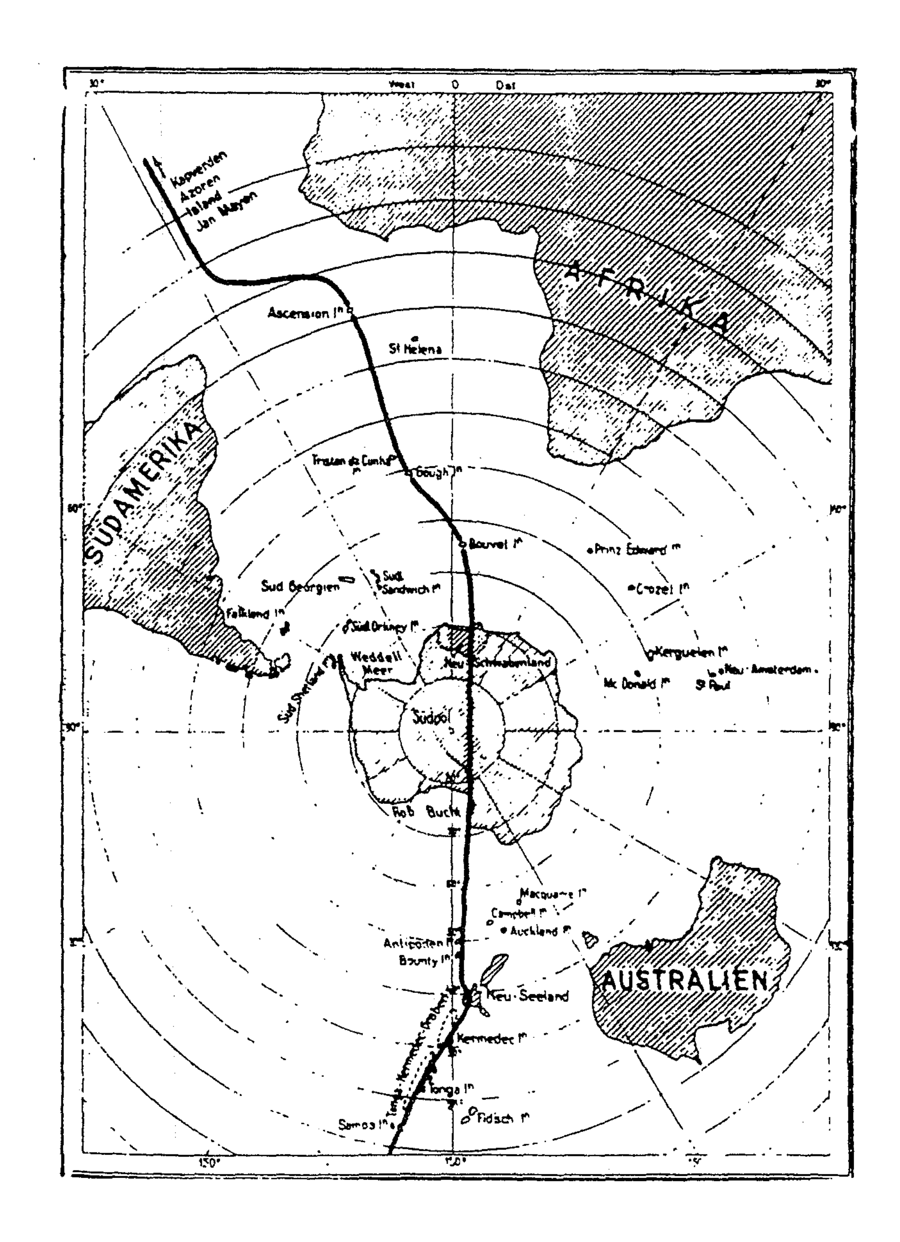



**Legende**

**1 Abgeworfene Flaggen**
2 Gehißte Flaggen
3 Schiffslage
**4 Erforschtes Gebiet**
**5 Geotektonische Störungen**
**6 Erhebungen**
**Ost-West**



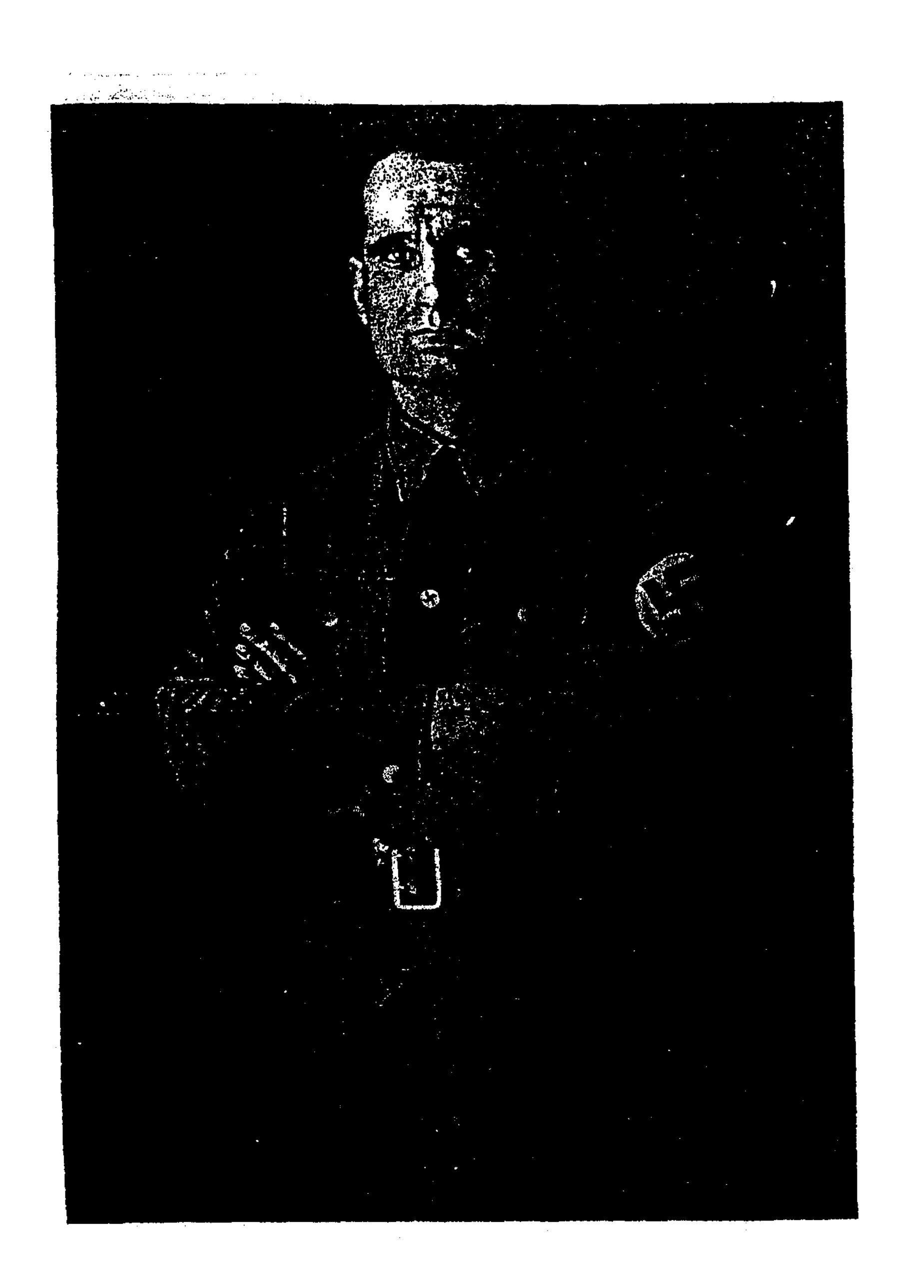

Das Emblem für die deutsche Antarktis-Expedition von 1938/39. Hakenkreuz und Eichenblätter verweisen auf die Thule-Gesellschaft.




**Die Karte der Antarktis zeigt die Lage zu anderen Kontinenten und die Position von Neuschwabenland. Die schwarze und vertikale Linie zeigt einen tiefen submarinen Graben, welcher durch deutsche Forscher entdeckt wurde. Er ist vulkanischen Ursprungs und verläuft durch Neuschwabenland. Dieser offenbart sich auch in Form von Warmwasser-Seen, Höhlen, Gletscherspalten und Eistunnels, welche für menschliche Wohneinrichtungen geeignet sind, wenn man noch elektrisches Licht hinzufügt. Hitler's Schatz, die „Heilige Lanze" u.a. wichtige Stücke wurden in einer der Höhlen verborgen.**

**Die Grabenzone ist eine hervorragende Tiefsee-Route für U-Boote.**

**(Mit freundlicher Genehmigung von: „Germany's Anterctic Claim, Secret Nazi Polar Expeditions" von Christof Friedrich)**

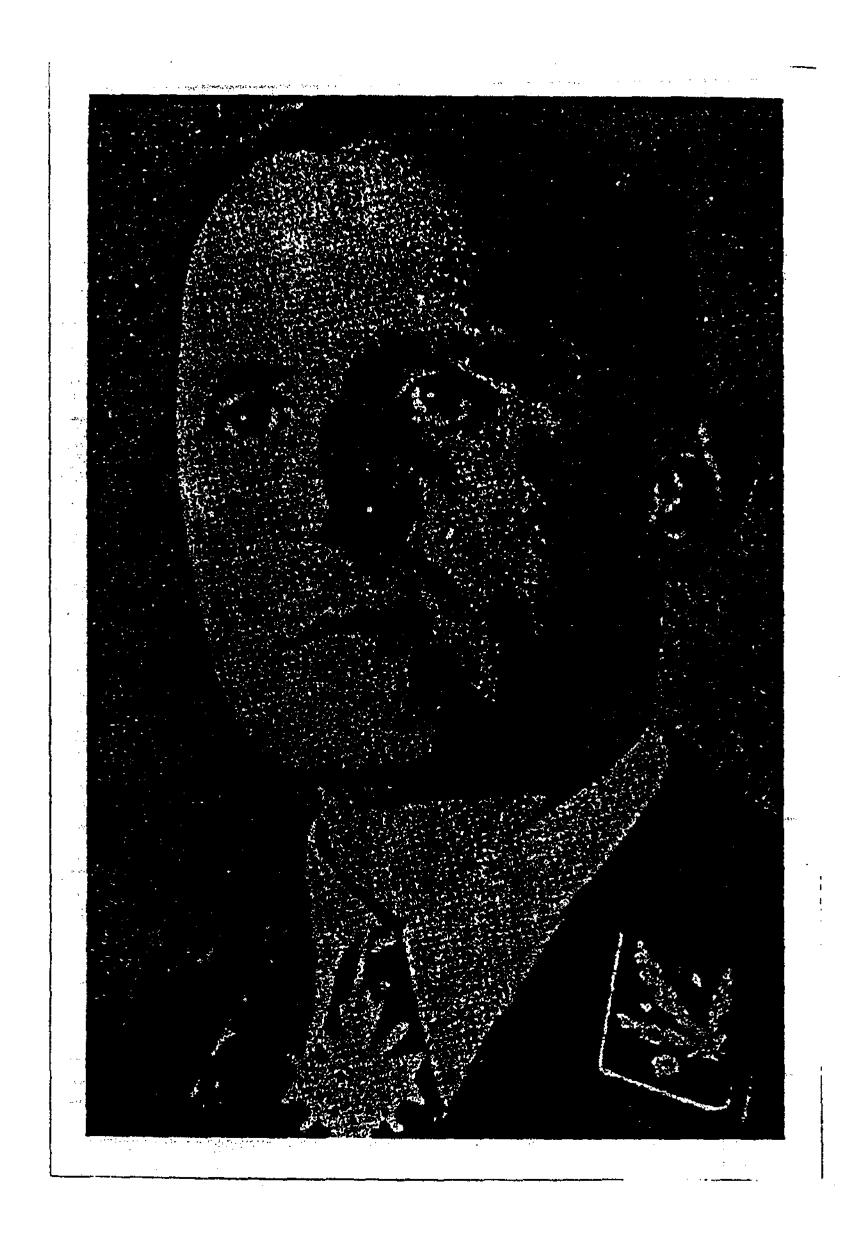


**Rudolf Hess, stellvertretender Führer des Reiches.**
**Dieser rätselhafte Mann, so wird gesagt, wurde bei 2 separaten Gelegenheiten ermordet. Er wurde 3Mal begraben und als Gefangener in Spandau von der Außenwelt nahezu für 1/2Jahrhundert abgeschnitten, weil er über viele „dunkle Geheimnisse" verfügte. Als Mitglied der rätselhaften Thule-Gesellschaft kannte er Dinge über die Antarktis, welche andere nicht kannten!!**



**Oben: Der Chef für deutsche Kriegsraketen Walter Dornberger (links), hier zu sehen mit Wernher von Braun im Jahre 1944. Dornberger zeigt eine Liste der 20 000 Insassen des Nordhausen-Lagers.**
**Unten links: Nordhausen-Lager kurz nach der Befreiung durch US-Truppen im April 1945.**
**Unter rechts: Dornberger ging in die USA unter dem „Projekt Paperclip" und tauchte als Beamter der „Bell Aerosystems Division of Textron" wieder auf. Das Foto stammt aus dem Jahre 1954.**





**Heinrich („Gestapo"-MüHer), SS-General und Generalleutnant der Polizei, Träger des Ritterkreuzes zum Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern.**
**Als Führer der Gestapo verfügte er über einen enormen Einfluß. Sein Spitzname war „Gestapo". Er entzog sich über die Nordpassage. Müller verschwand aus Berlin am 29. April 1945 und fuhr am 02. Mai 1945 an Bord des U-Bootes 530 nach Argentinien.**

**Unten links:** General Reinhard Gehlen, hier als Kommandeur für „Fremde Heere Ost" zu sehen, Deutschlands wichtigste Abwehrorganisation an der Ostfront.
**Oben:** Gehlen im Jahre 1943 bei einer Weihnachtsfeier des FHO-Stabes.
**Mitte:** Gehlen mit Wilfried Strik-Strikfeldt, Gehlen's Verbindungsoffizier mit Vlasov. Gehlen wurde Chef des Abwehrdienstes von Westdeutschland (BND). Strik-Strikfeldt wurde ein bekannter Führer des von der CIA finanzierten Exilprogrammes von „Radio Liberation" für den Bolschewismus, Vorläufer des heutigen „Radio Liberty".

**Unten rechts: Edwin Sibert, der Chef der US-Armee für Aufkärung in Europa gegen Kriegsende, welcher Gehlen 1945 rekrutierte und die Gehlen-Organisation während ihrer Formierung sicherte. Diese Organisation war „my baby", sagte Silbert.**



**Amerikas erster Chef für geheime Operationen, Frank Wisner, hier gezeigt in einer seltenen Aufnahme als OSS-Offizier im Jahre 1945.**
**Wisner's Büro für Polizei-Koordinierung und später Planungs-Direktorat der CIA wurde das Hauptquartier für verdeckte Kriegsführung, welches auch Nazi-Mitarbeiter beschäftigte.**

**Der frühere SS-Mann und CIA-Auftragsagent Otto von Bolschwing.**
**Oben:** **Von Bolschwing z.Z., als er sich in die SS einschrieb.**
**Mitte:** **Mit einer Gruppe von US-Armee-Spionageabwehr-Agenten in Österreich im Jahre 1946.**
**Unten:** **Von Bolschwing kurz vor seinem Tod in einem Krankenhaus von Kalifornien.**






**23. Juli**

**Das „Life Magazine" berichtet über den „deutschen Weltraumspiegel". Deutschland wollte einen solchen Spiegel anwenden, um eine feindliche Stadt oder Meeresbereiche aufzuheizen. Der Spiegel basiert auf einer früheren Idee von Hermann Oberth,** wobei **die Idee dazu bereits! 1929 publiziert wurde. Der „Life-Reporter" fügte aber hinzu, daß Oberth diesen Spiegel als Raumstation und nicht als Waffe dachte. Auch als eine Art Tankstation für Raketen, welche für eine Reise in das All unterwegs waren.**

**Gezeigt wird der fertiggestellte Spiegel im Orbit (nach einem Bild von James Lewick).**

**Der Spiegel wurde durch vorfabrizierte Konstruktionsteile zusammengesetzt, welche** in **den Raum befordert wurden.**

**Gartenpflanzen, gewachsen unter fluorezierendem Licht, generierten Sauerstoff, während Elektrizität durch Dynamos geliefert wird (solargenerierte Kraft). Der Orbit des Spiegels liegt bei 5100 Meilen.**

**B.J. Spence, Professor der Physik an der Northwestern-Universität, betrachtete dies** als **einen „Traum von Jules Verne".**

**Oktober**

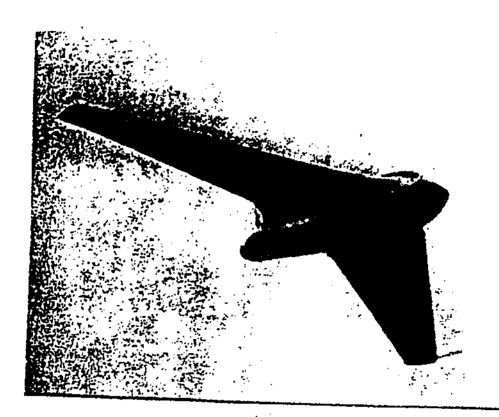
**Science-Fiction-Autor Jerry Shelton beschreibt im „Eyewitness-Bericht" ein** VI-**Bombardement.**

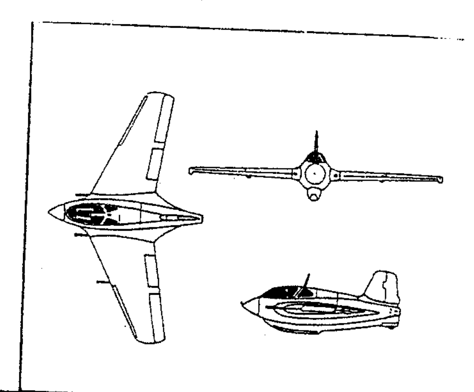


**Schlüsselfiguren der Nachkriegszeit - Verstärkung von Abwehrspezialisten, welche einmal Nazi-Mitarbeiter waren.**
**<u>Oben links:</u> Direktor von „Voice of America" und OSS-Veteran Charles Thayer, einer der ersten Fürsprecher für das US-Partisanen-Kriegsfuhrungsprogrammes, beschäftigte Veteranen der Vlasov-Armee.**
**<u>Oben rechts:</u> KennanVrechte Hand bei „Emigre-Operationen John Paton Davies.**
**<u>Unten rechts:</u> Der frühere Carmel Offie (CIA/OPC), verantwortlich für die Gewinnung ausgewählter „Emigre Nationalists", die nach Washington gebracht wurden (D.C.).**
**<u>Unten links:</u> Der deutsche Diplomat Hans Heinrich Herwarth, durch die Amerikaner für eine Spionage in der deutschen Botschaft zu Moskau im Jahre 1939 rekrutiiert. Herwarth diente während des Krieges als führender Politoffizier bei der deutschen Armee, um sich um emigrierte Truppen an der Ostfront zu kümmern. Charles Thayer rettete Herwarth aus einem amerikanischen POW-Lager im Jahre 1945.**

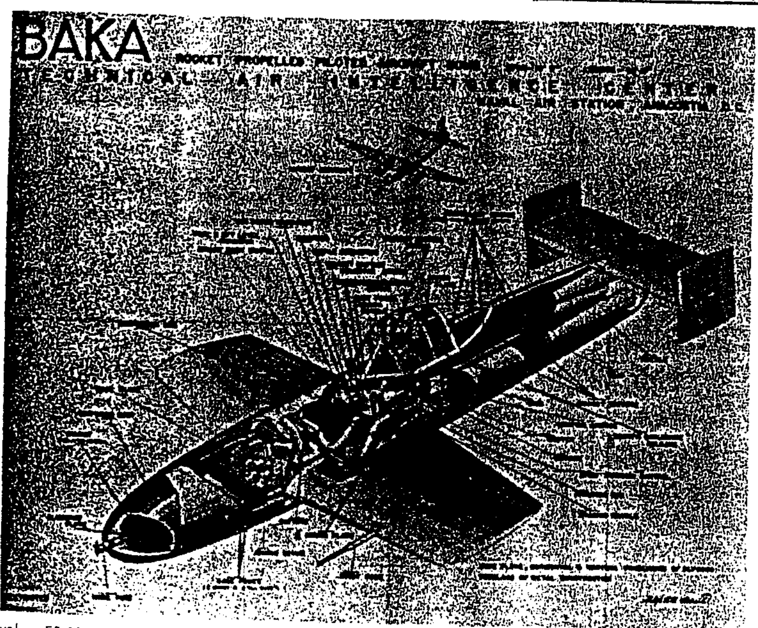






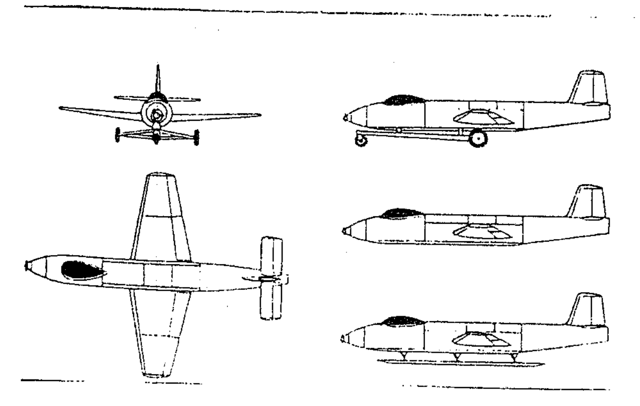


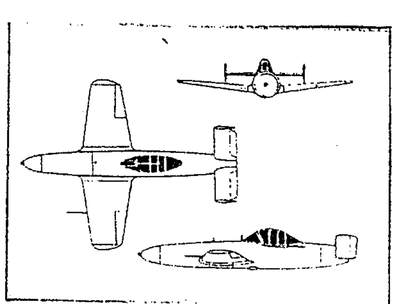
**<u>Oben links:</u> DeHaviland DH-100 Swallow**
**<u>Oben rechts:</u> Japanische J8MI Shusui**



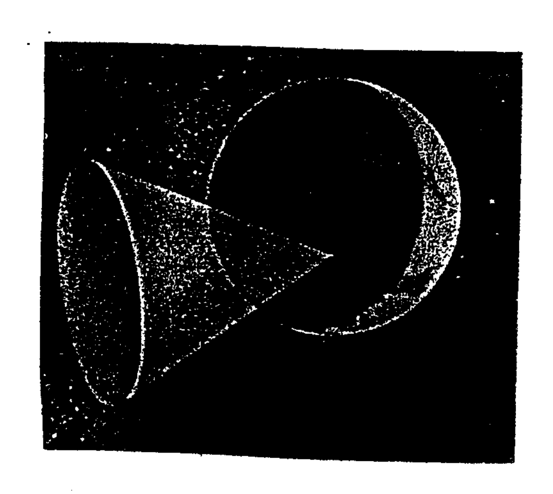


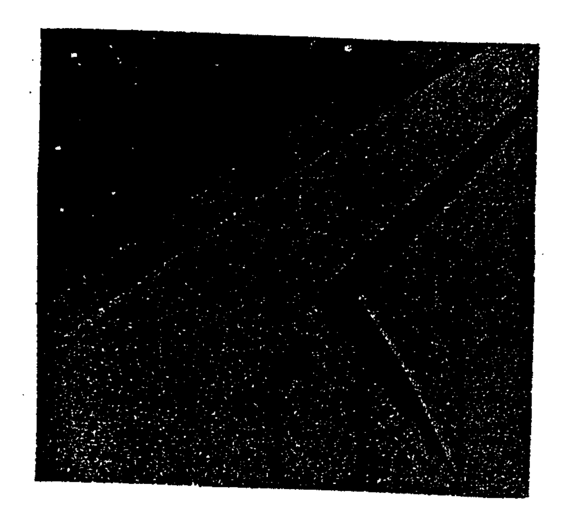
Junkers EF-127 (1944)

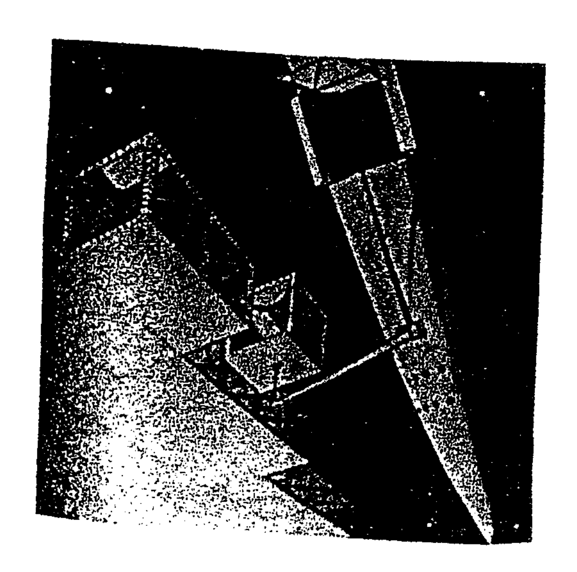


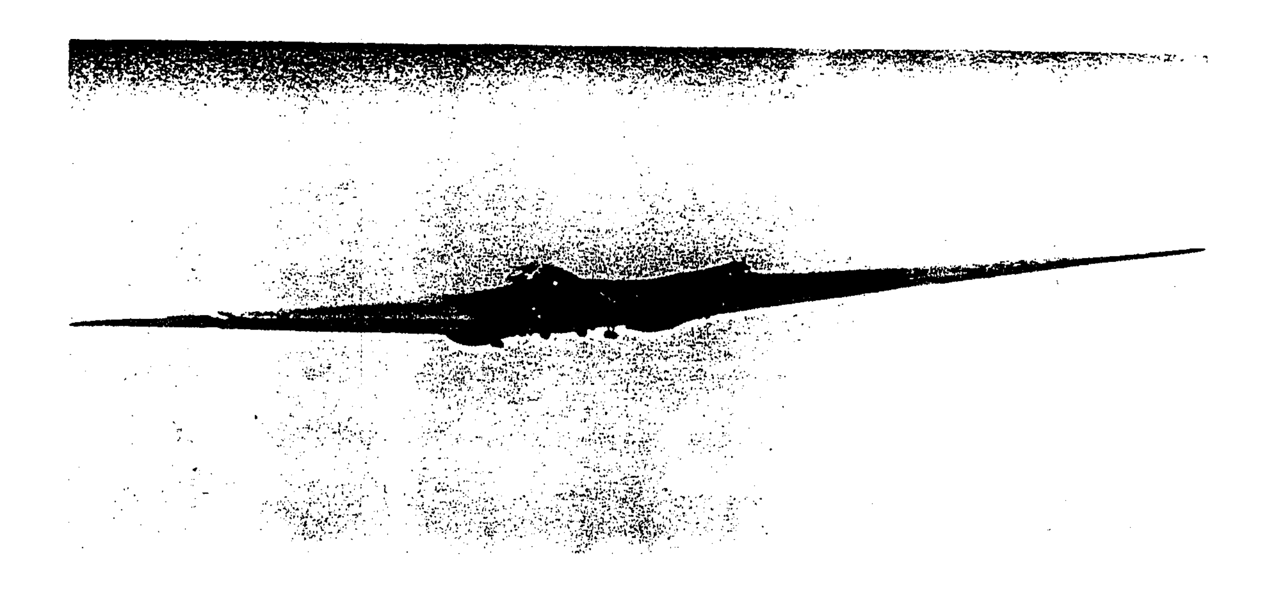


Yokosuka MXY-7 Ohka (Baka)

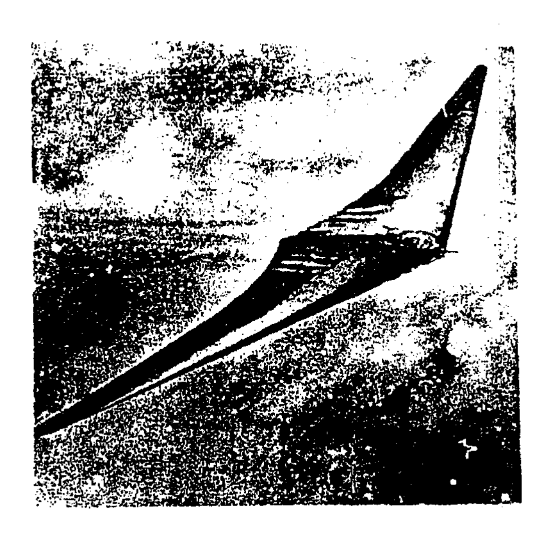




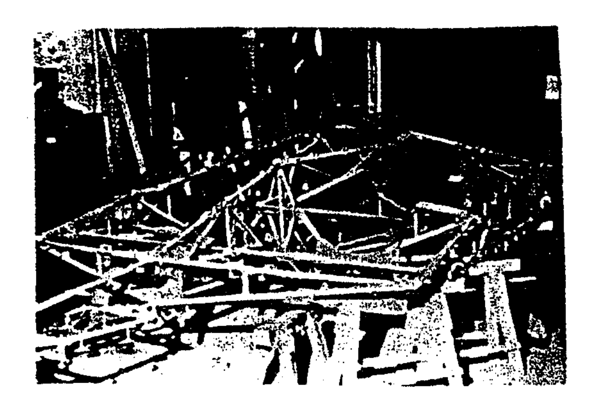




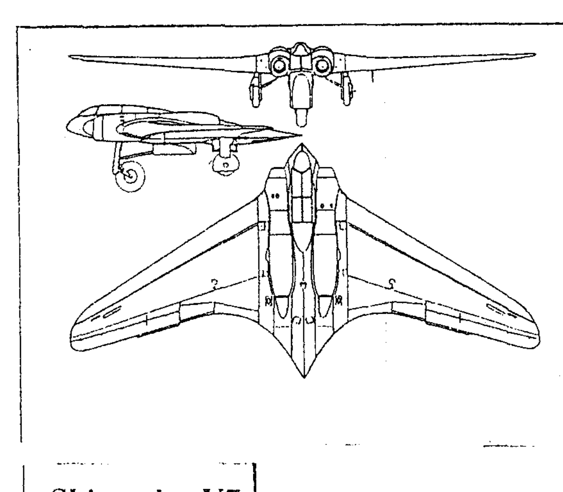
Verschiedene Ansichten der H VII im Flug



**Das HXVIII-Projekt, weit in die Zukunft weisend: Ein 6-motoriges Flugobjekt j (Turbinenantrieb) und weitreichender Bomber.**
**Dieses Projekt wurde für die Gebr. Horton von Hermann Göring am 12. März 1945 in Auftrag gegeben.**



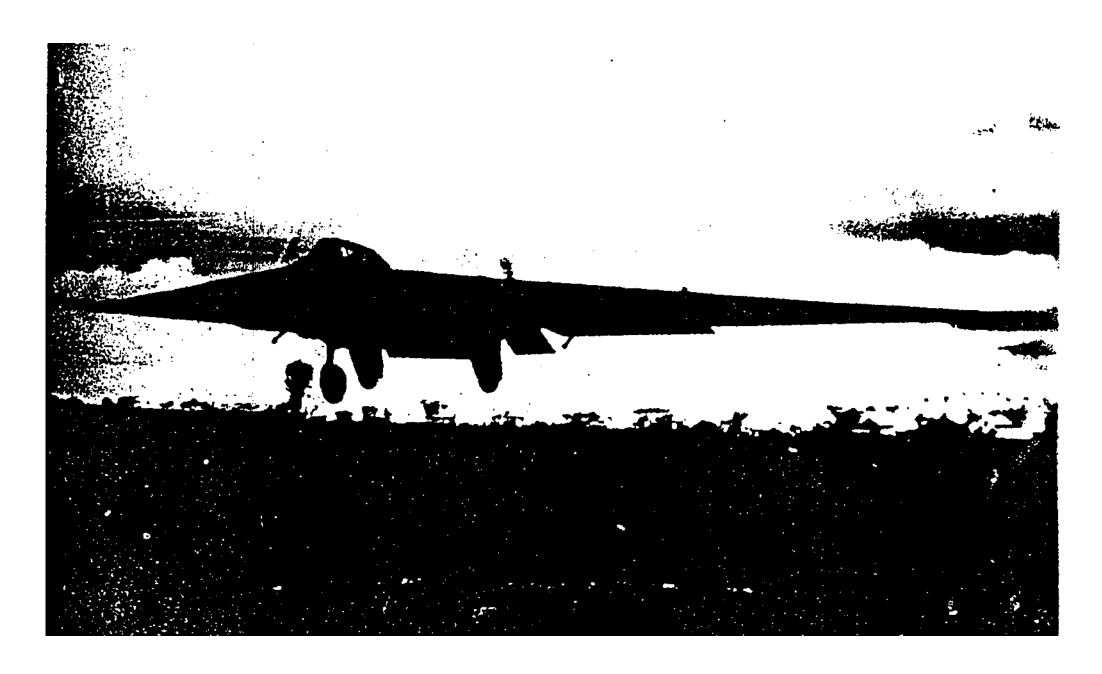
**Der Stahlröhren-Zentralabschnitt war sehr wahrscheinlich die Anfangskonstruktions-Phase dieses Flugzeuges.**



Skizze der V7

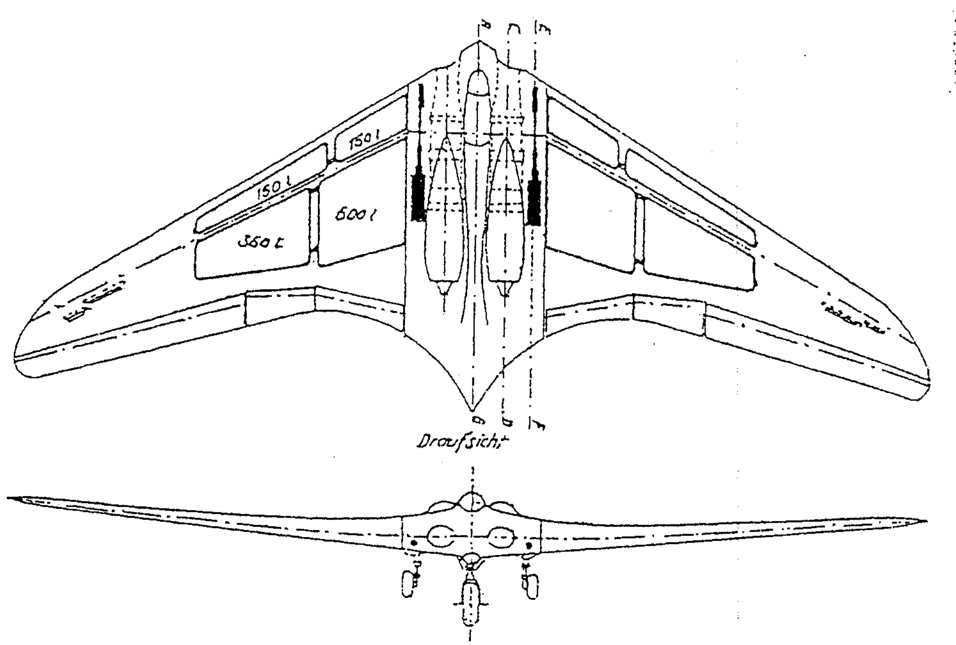


**Oben:Die H Vc im Flug über Göttingen**
**Unten:Das Flugzeug landet in der Abenddämmerung**



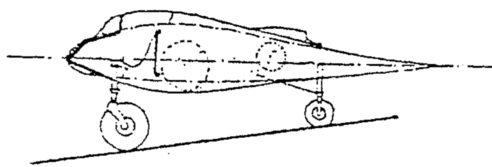
| RLM | Flugzeugtypenblatt | Baumuster: , Horten IX<br>Bauausführg.: V1, V2<br>Baureihe: |
|---|---|---|

Bildskizze | Maßstab 1:100 | Maße in mm

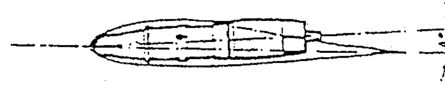



Draufsicht

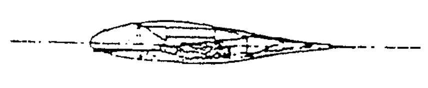
Vorderansicht



Schnitt A-B



Schnitt C-D



Schnitt E-F